Europameister Ewald Kluge

Das Werk des bekannten Schriftstellers erzählt von den Lebensschicksalen, Kämpfen und Siegen des mehrfachen Europameisters Ewald Kluge, eines Spitzenfahrers des deutschen Motorradsports, der sich innerhalb weniger Jahre zu einem der besten Motorradfahrer Deutschlands, ja der Welt, emporarbeitete. Hunderttausende haben seine Rennen miterlebt und ihm zugejubelt. Sein Können, sein Verantwortungsgefühl und sein nie zu bezwingender Siegeswille haben bei allen Anhängern des Motorradsports helle Bewunderung erregt.

Der deutsche Motorradsport hat sich heute auf Befehl des Führers eine Weltstellung erobert. Dazu trug Ewald Kluge in großem Maße bei. Deshalb erzählt das Buch, wie er auf fast allen Bahnen Europas, besonders auf der englischen, dazu auch auf jener denkwürdig-abenteuerlichen Fahrt nach Australien, für den Ruhm unseres Vaterlandes kämpfte.

Mit großem Verständnis für den Menschen Ewald Kluge und seine harte Jugend hat Hans Reh in packender, leidenschaftlicher, ja hinreißender Art das Werden und Wachsen eines großen Könners niedergeschrieben.

Mut, Tapferkeit, Härte, Einsatzbereitschaft und Kameradschaft bewies der große Meister Ewald Kluge in seiner sportlichen Laufbahn und verhalf damit dem deutschen Motorradsport zu dem hohen Ansehen in der Welt, dessen wir uns heute mit Stolz und Recht rühmen.

Unsere deutsche Sportliteratur ist um ein schönes und wichtiges Werk bereichert worden, denn bisher ist noch nie ein Buch über einen unserer deutschen Motorradfahrer erschienen. Dies ist das erste. Schon deshalb wird es in der großen deutschen Sportgemeinde Anklang finden.

Bergwald-Verlag Walter Paul
Mühlhausen/Thür. — Leipzig

EUROPAMEISTER EWALD KLUGE

Aus dem Leben eines großen deutschen Motorrad-Rennfahrers

*

ERZÄHLT VON

HANS REH

1940

BERGWALD VERLAG WALTER PAUL

MÜHLHAUSEN IN THÜRINGEN

Mühlhausen i. Thüringen — Leipzig
Satz und Druck der Offizin Haag-Drugulin in Leipzig

Inhaltsverzeichnis

VORWORT

Um unseren Rennwagensport erblühte eine reiche Literatur. Fast über jeden unserer großen Wagenfahrer wurde das Buch seines Lebens und Kämpfens herausgegeben. Das mit Recht. Denn die Leistungen dieser Männer übertrafen die kühnsten Erwartungen und begründeten Deutschlands motorsportliche Weltgeltung. Das gleiche erreichte aber auch unter der neuen Staatsführung und der zielsicheren Organisation der „Obersten Sportbehörde für das deutsche Kraftfahrwesen“ unser Motorrad-Rennsport. Und deshalb ist es verwunderlich, daß die deutsche Sportliteratur bisher noch kein Buch über unsere Motorradfahrer aufweist. Was sie erreichten und erstrebten, ist doch bestimmt dem anderen gleichwertig; der Widerhall ihrer Erfolge im In- und Auslande, besonders aber bei der deutschen Jugend, doch nicht etwa minderer Art als der für Strecken- und Rundenrekorde der Mercedes- oder Auto-Union-Wagen. Es erschien mir deshalb als eine verpflichtende Aufgabe, der großen deutschen Sportgemeinde einmal etwas vom Können und Kämpfen eines unserer ersten Motorradfahrer zu erzählen. Nicht nur der Unterhaltung oder gar der Sensation wegen! Die Aufgabe dieses Buches muß —

wie die aller Arbeiten, die ich bisher über den deutschen Motorrennsport schrieb — eine höhere sein. Hinter dem Mann, von dem ich berichte, soll groß und gewaltig der Sportgeist einer erwachten, jungen Nation stehen; hinter den Rennsiegen, die erzwungen wurden, leuchte der Glaube an unsere ungeheuer hochschnellende Kraft auf; hinter den unvermeidlichen Rückschlägen, die bei diesen schwersten Kraftproben mit in Kauf genommen werden müssen, soll sich der steife Stolz gegen ein widriges Schicksal stellen. —

Wenn ich versuche, Ewald Kluges reiches, buntes, schönes, aber auch schweres Leben zu gestalten, so möchte das nicht als eine Zurückstellung der anderen deutschen Motorradkämpfer gedeutet werden oder gar als eine Bevorzugung des Werkes, dem er dient. Auch die anderen sind Kämpfer, Sieger und große Könner. Auch sie verdienen eine Würdigung vor den Augen des deutschen Volkes.

Vielleicht kommt einmal die Zeit, da neben den Lebensbeschreibungen unserer großen Wagenfahrer auch die unserer ersten Motorradhelden stehen. Ewald Kluge ist nur als Beispiel aus der Gruppe der Großen herausgegriffen worden, und mir liegt viel, sehr viel daran, meinen Lesern zu sagen: „So wie Ewald Kluge ist jeder unserer führenden Fahrer in seiner Art groß. Wenn ihr mit Respekt und Hochachtung dieses Buch aus der Hand legt, so bedenkt, daß jeder andere seiner Kameraden die gleiche Anerkennung verdient." —

Über Ewald Kluge ein Buch zu schreiben, bedeutet keine Mühe, sondern Freude. Die schlichte Offenheit seines Wesens, seine gerade und klare Art, sich zu geben und zu urteilen, die kampffrohe Frische seines

starken Willens und die besinnlich gemütvolle Haltung zu Familie und Kameraden, alles umstrahlt von der hohen Bedeutung wertvollster Siege, reizen zu einer Darstellung seines noch jungen und doch so inhaltsvollen Lebens. Welche Freude ist es, zu sehen, wie die neue, völkisch bewußte Zeit diesen Kämpfer heraushebt aus zu engen Verhältnissen und ihm Raum und Kraft zur Entfaltung seiner angeborenen Anlagen und Fähigkeiten gibt!

Möge dieses aus Staunen, Liebe, Begeisterung, ja Ehrfurcht herausgewachsene Buch einen freundlichen Leserkreis finden! Möge es vor allem zu dem immer weiter wachsenden Bewußtsein beitragen, daß in großer Zeit des schweren Krieges nicht die Todsünde des Kleinmuts, sondern die erste Tugend der Tapferkeit allein und ausschließlich unser Denken und Handeln zu bestimmen hat. So, wie Ewald Kluge sein eigenes Schicksal gestaltete, wollen wir, an seinem Beispiel lernend, unser eigenes und das unseres Volkes durch Kampf und Sieg erzwingen.

Annaberg im Erzgebirge,
am 31. Geburtstage Ewald Kluges 1940.

Der Verfasser.

Ein jeglicher versucht sein Glück;
Doch schmal ist nur die Bahn zum Rennen;
Der Wagen rollt, die Achsen brennen,
Der Held dringt kühn voran.
Der Schwächling bleibt zurück.
Der Stolze fällt mit lächerlichem Falle.
Der Kluge überholt sie alle.

(Friedrich von Schiller, „Das Spiel des Lebens“)

ERSTES KAPITEL

Harte Jugendzeit

Adelsberg bei Chemnitz!

Dort, wo die letzten Siedlungshäuser sich an die ersten Höhen des Erzgebirges schmiegen, steht Ewald Kluges Heim, in der freien Natur, mitten im strahlenden Sonnenlicht. Fern im Norden liegt der Dunst der großen Stadt, dicht im Süden ragt der ernste Fichtenwald. In Adelsberg wohnen außerdem die DKW-Rennfahrer Geiß und Winkler. Hoch oben, vom Wald umgeben, steht das Haus Dr. Voelters; das ist der Mann in der Auto-Union, der zusammen mit den Rennleitern die Fahrer betreut. „Das Rennfahrerdorf" hat man deshalb die Vorstadtsiedlung Adelsberg bei Chemnitz genannt.

Ewald führt mich durch sein Zimmer, von Ecke zu Ecke, von Schrank zu Schrank. Die Geschichte des deutschen Motorsportes der letzten Jahre wird hier lebendig: Schleifen und Siegespreise, eins neben dem anderen. Da schimmern goldene Becher, glänzen silberne Schalen, leuchten wundervolle Majoliken, knistern buntfarbige Schleifen.

„Sie sind ein reicher Mann, lieber Kluge", gestehe ich und denke dabei weniger an den Wert des edlen, kunstvoll geschmiedeten Metalls, das ich bewundere,

sondern mehr an den Rennfahrerruhm, von dem all diese Pracht zeugt. Ein leichter Schatten gleitet über Ewald Kluges offenes, freies Gesicht, und der klare Blick der frohen Augen trübt sich ein wenig.

„Sie sehen nur die Erfolge, mein Lieber", antwortet mir der Europameister, „und wissen nicht, wie schwer und hart mein Lebensweg war, bis ich mich zur Freiheit durchringen konnte."

Dann erzählt er von seiner Jugend und den Anfängen seiner Sportlaufbahn. Er wird dabei sehr ernst. Man fühlt, wie sich langsam die Erinnerungen aus dunklen Tiefen lösen. Mühsam ballen sich die Worte zu gewichtigen Sätzen. Es gibt in diesem Gespräch stumme Augenblicke, die mehr verraten, als Worte sagen können. Die Heimat wird lebendig; die Nöte der Kinderzeit beschwören dunkle Schatten herauf, und die Wahrheit des Wortes, daß aller Anfang schwer ist — für Ewald Kluge besonders schwer — wird offenbar.

Am 19. Januar 1909 wurde er in Lausa bei Dresden geboren.

„Ich hing an meiner lieben Mutter mit ganzem Herzen; aber ich kannte sie nicht anders als krank. Sie konnte uns nicht helfen, und wir konnten ihr nicht helfen. Auch der Arzt nicht. Es war eine schlimme Zeit. Der Vater betrieb damals ein Fuhrgeschäft und war von früh bis abends unterwegs. Auf mir, dem ältesten Kinde und dem einzigen Sohn, lasteten die Sorgen um die Hauswirtschaft. Ich mußte kochen und waschen, alle Wege gehen, das Kleinvieh versorgen und mich um das Stück Land kümmern, das zu unserem kleinen Häusel gehörte. Den ganzen Tag war ich ‚im Tritt' und hatte nie eine freie Minute Zeit,

kannte nie die sorglosen Stunden einer unbekümmerten Jugend, um die ich die anderen Kinder aus der Nachbarschaft oft beneidete."

Diese junge Menschenseele beklemmten und verdüsterten die Enge wirtschaftlicher Nöte und der Schatten einer unheilbaren Krankheit in der Familie. Als Zwölfjähriger steht Ewald am Grabe seiner Mutter. — — — —

Ob er mir von Jugendstreichen erzählen könne, frage ich ihn; ich hätte da von Rennfahrern allerhand Nettes und Lustiges gehört.

„Jugendstreiche? Dazu hatte ich weder Neigung noch Zeit. Aber eines liebte ich: das Basteln. Zu gern unternahm ich Versuche an der elektrischen Leitung und knallte oft die Sicherungen durch. Sonst war ich immer allein. Eine große Jugendfreundschaft, von der manche noch in ihrem Mannesalter schwärmen, ward mir nicht beschert. Meine Schulkameraden mußten ohne mich hinausziehen auf die Heide oder in den großen Kiefernwald, der sich nicht weit von meines Vaters Haus stundenlang nach Osten erstreckte. Meine Schwester und ich lebten zusammen in häuslicher Abgeschlossenheit, an die uns die strenge Pflicht festhielt."

Eine große Freude gab es doch in diesen Jahren für Ewald — sein Fahrrad. Als es ihm der Vater schenkte, war Ewald glücklich. Der Vater betrachtet kritisch die ersten Radelversuche seines Großen. Der Vater ist Kenner, selbst begeisterter Radfahrer, langjähriges Mitglied des Radklubs zu Lausa, bekannt als guter Kunstreigenfahrer. Oft zeichnete er sich im Reigen- und Kurvenfahren aus und unternahm gern lange Radpartien. Offensichtlich hat Ewald die Anlage zu

seinen großen fahrerischen Fähigkeiten vom Vater geerbt. — —

Einmal in der Woche haben Vater und Sohn einige Stunden freie Zeit. Das ist Sonntag Nachmittag. Wenn das Geschäft ruht, die Pferde und das Kleinvieh versorgt sind, dann fahren die beiden in die schöne Umgebung Dresdens. Einmal, auf einer Bergabfahrt, verliert der Junge die Gewalt über das Rad (ohne Freilauf), bekommt die Füße nicht wieder auf die Pedale und rast, zum Entsetzen des Vaters, auf die steinerne Wand einer Bahnüberführung zu. Der Junge erfaßt die Gefahr, verliert nicht den Kopf, sieht dicht vor dem Bahndamm einen schmalen, rechts nach oben führenden Pfad, lenkt dort ein und bringt sein Rad zum Stehen. Beinahe wären wir damals um einen werdenden Europameister gekommen. Nur seine blitzschnelle Reaktion rettete dem Jungen das Leben. — —

In der Schule ist er still und schweigsam. Er fällt nicht auf, turnt gern, verrichtet zuverlässig seine Arbeiten und wird im allgemeinen als ein Mittelschüler gewertet. Eines Tages aber „entdeckt" ihn einer seiner Lehrer, Hans Fraas. Er erkennt, daß in dem Jungen ein großes Interesse und eine angeborene Begabung für alle technischen Dinge leben. Der Lehrer nimmt den Schüler vor, arbeitet mit ihm zusammen, bereitet mit ihm die Schulexperimente in Physik und Chemie vor und freut sich über den Eifer und die Liebe, mit der sein Zögling alles anpackt.

„Du mußt mal Mechaniker werden, Ewald. Du hast die besten Anlagen. Dazu kommt noch dein Fleiß. Beides zusammen werden dich vorwärtsbringen."

Mechaniker! Selbstverständlich! An etwas anderes denkt Ewald nicht. Aber sein Vater hat auch seine

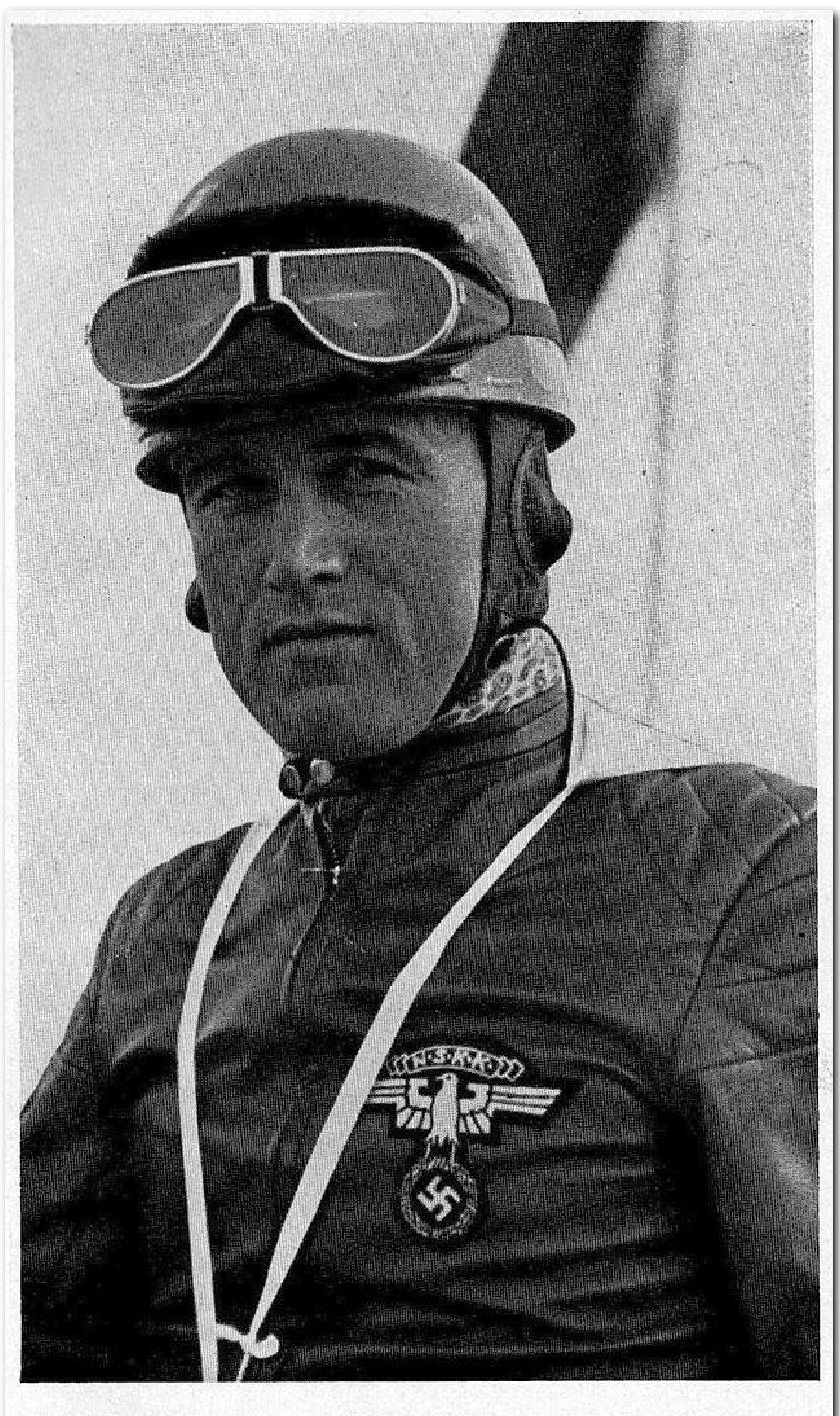
Pläne: Ewald soll den Fleischerberuf ergreifen. Das ist ein nahrhaftes Gewerbe, und wer davon was versteht, kommt vorwärts. Natürlich hat der Vater recht. Nur übersieht er, daß zu allem erst mal Lust und Liebe gehören, besonders zum Handwerk. Und beides läßt sich nicht einreden und kommandieren, sondern steckt, gleichsam angeboren, in der Eigenart eines jeden Jungen. Ewalds heimliche Liebe gehört eben dem Mechanikerberuf. Da sieht es allerdings zur Zeit nicht gut aus. Die „Erfüllungspolitiker" haben Deutschland an den Rand des Abgrundes gebracht, und an dem stehen viele, viele geschulte und tüchtige Mechaniker ohne Arbeit und Brot. Soll der Junge das Heer der Erwerbslosen vermehren und das gleiche furchtbare Schicksal auf sich laden wie die anderen? Der Vater meint, er sehe wohl weiter als das Kind und will von dessen Plänen nichts wissen. So kommt es manchmal zu heftigen Auseinandersetzungen. Denn Ewald ist der Sohn seines Vaters, nämlich bestimmt und entschieden in seinem Wollen. Die ausgleichende und versöhnende Stimme einer lieben Mutter fehlt in diesem Haus. Schließlich aber entscheiden nicht die Menschen, sondern ordnet die Zeit: es findet sich keine Lehrstelle, weder bei einem Fleischer noch in einer Fabrik oder Reparaturanstalt. Mit vierzehn Jahren, nach seiner Konfirmation, sieht sich Ewald Kluge vor dem Nichts; er findet keinen Beruf. Das ist für einen jungen Menschen, in dem sich alle Kräfte regen, das schlimmste. Ohne Ziel, ohne Arbeit, ohne Pläne, ohne die notdürftigsten Pfennige steht Ewald an der Pforte seiner Jünglingsjahre. Was soll aus einem Leben werden, vor dem sich schon von Anfang an solche Hindernisse auftürmen?

Ewald ist froh, daß er als Wagenpfleger und Beifahrer eine kleine Anstellung findet. Ein Herr Schürer, Margarinevertreter, nimmt sich seiner an, kümmert sich um den Jungen, erzieht ihn und bemüht sich um sein Fortkommen. Schürer fährt einen Phänomen. Das ist für Ewald die Hauptsache. Nun kann er putzen, waschen, flicken, sich mit dem Wagen vertraut machen, lernen — lernen! Darnach schreit er. Bald findet er sich in allem zurecht. Es gibt keinen besseren Wagenpfleger, keinen aufmerksameren Mitfahrer als Ewald. Schürer freut sich über den kleinen, blassen, schmalen Kerl. Der atmet zum ersten Male in seinem Leben befreit auf. Jetzt wird er auch auf größere Reisen mitgenommen, so in das Harzgebirge. Der Gesichtskreis erweitert sich; der Wunsch, einmal die Welt kennenzulernen, wird größer; die Absicht, einmal im Motorfach etwas Anständiges zu leisten, versteift sich. Einmal darf Ewald sogar unter Aufsicht den Wagen auf einer einsamen Landstraße zwischen Dresden und Bautzen fahren. Er ist unendlich stolz, als sich Schürer zufrieden zeigt.

„Ewald!" prophezeit er, „du wirst in deinem Leben noch einmal einen Autoomnibus fahren." — — — —

„Dem anstelligen Jungen will ich doch mal was Besonderes zeigen", nimmt sich der liebe Schürer vor. Eines Sonntags lädt er ihn in seinen Wagen und nimmt ihn mit zum Moritzburger Dreiecksrennen bei Dresden. Dort kämpfen die besten Fahrer Sachsens. So steht der junge Kluge zum erstenmale in seinem Leben an einer Rennstrecke, und niemand ahnt, er selbst nicht, daß er auf solchen Bahnen einmal Meister werden wird.

„Ich war damals ganz weg", erzählt er noch heute.



Europameister Ewald Kluge

Aufn. Meiche – Auto-Union

Familienbild aus früher Kindheit

Harte Jugend. Taxichauffeur in Dresden

Aufn. Ewald Kluge

Dem Motorrad galt schon lange seine heimliche Liebe, bereits in der Schulzeit. Und hier sieht er nun zum ersten Male Meister dieses Sports. Das Rennen war für ihn das große Ereignis dieses Jahres. Er habe darnach nächtelang nicht geschlafen, gestand er noch später. Lange zitterte seine Seele noch unter dem Eindruck dieses für ihn so bedeutungsvollen Erlebnisses. Das zweite Rennen erlebte Ewald in Zinnwald auf dem Kamme des Erzgebirges. Dort sah er zum ersten Male Rudolf Caracciola auf Mercedes-Benz. Jetzt ruft die Stimme der Natur. „Ich will einmal Rennfahrer werden wie Caracciola.“

Die Absicht steht unerschütterlich fest in Kluges Herz. Nun weiß er, was er will. Gut, daß er noch nicht erkennt, wie schwer der Weg zum Ziele ist und wie unendlich weit das noch entfernt liegt. Ein fünfzehnjähriger Junge, der noch nicht einmal eine Lehrstelle hat, ohne Geld, ohne Aussichten, ohne Hilfe! Und der will ausgerechnet Rennfahrer werden! Vor die großen, jugendlichen Wünsche schiebt sich erst die Not der nächsten Tage. Denn für immer kann ja Ewald nicht bei dem hilfreichen Schürer bleiben. Einmal muß er doch in die Lehre gehen und einen ordentlichen Beruf lernen. Schürer drängt selbst darauf — nicht, weil er Ewald los werden will, sondern weil er sich für dessen Zukunft verantwortlich fühlt. Aber Schürer weiß nicht weiter, Ewald erst recht nicht — und eines Tages das Phänomen-Auto auch nicht. In der Nähe von Glashütte bleibt es plötzlich stehen. Die zwei doktern an dem Wagen herum, bringen ihn aber nicht wieder flott. Automobilisten fahren vorbei und kümmern sich nicht um die Festsitzenden. Da kommt einer die Straße daher, hält und steigt aus.

„Lassen Sie mich einmal nachgucken. Ich bin Besitzer einer Autoreparaturwerkstatt. Georg Pretzschner heiße ich und wohne in Höckendorf."

Der Fachmann guckt sich den Wagen an.

„Den müssen wir abschleppen lassen. Nichts zu machen. Achsenbruch."

So wird Schürer mit Pretzschner bekannt. — —

„Können Sie nicht einen tüchtigen Lehrling gebrauchen?" fragt Schürer, „der Kleine, der da mit mir fährt, möchte gar zu gern Motorschlosser werden."

Pretzschner geht nicht gleich auf den Vorschlag ein. Er ist ein hervorragender Fachmann, in seiner Branche weit und breit bekannt, und spürt keine Lust, sich mit Lehrlingen abzuquälen, die nichts können, nichts lernen wollen und keinen inneren Trieb zur Sache haben. Pretzschner hat schon schlechte Erfahrungen und viel Ärger hinter sich. Aber da zieht Schürer los und lobt Ewald über den grünen Klee. Das hilft. Wenn alles stimmt, was ihm da erzählt wird, könnte Pretzschner eine kräftige Hilfe in seinem Geschäft gewinnen. Der Meister sagt zu, und der neue Lehrling schlägt begeistert ein.

So zieht Ewald Kluge nach Höckendorf. Das Schicksal hat es wirklich gut mit ihm gemeint. Es gibt doch noch liebe Menschen, die sich eines einsamen und strebsamen Jungen annehmen. Ewald verlebt glückliche Jahre bei Meister Pretzschner. Heute noch halten die beiden zusammen. Einmal in jedem Jahre kommt Ewald nach Höckendorf und verlebt dort bei seinem alten Meister ein paar Stunden froher und dankbarer Erinnerung. Hier lernte der Lehrling, was er lernen wollte. Aufgaben und Verantwortung wuchsen. Ewald, in allem eifrig und beflissen, arbeitet zur größten Zu-

friedenheit seines Meisters. Allmählich bildet sich ein herzliches Verhältnis aus wie zwischen Vater und Sohn.

Am Ende seiner Lehrzeit hat sich Ewald ein tüchtiges Wissen und viel praktische Erfahrung angeeignet. Aber — er wird entlassen. Pretzschner kann ihn nicht bei sich behalten, so gern er das auch möchte, weil es auch bei ihm unter dem Druck der allgemeinen Wirtschaftsnot an Arbeit mangelt. So steht Ewald wieder allein. Als er daran denkt, vorwärtszukommen, geht die deutsche Wirtschaft unaufhaltsam rückwärts und reißt ihn mit sich. Ein furchtbares Schicksal, unter dem damals unsere deutsche Jugend stand!

Der junge Geselle schlägt sich durch, so gut oder schlecht es eben geht, verdient sich die nötigsten Groschen mit ein paar Reparaturen und wird nach einer Prüfung als Taxichauffeur in Dresden angestellt, — keine leichte, keine angenehme, auch keine gutbezahlte Arbeit. Mancher von den älteren Kameraden ist häßlich zu ihm. Man versucht, ihn beiseitezuschieben. Der viele Nachtdienst strengt an, die Menschen, die in den letzten Nachtstunden lärmend nach dem Chauffeur verlangen, gehören nicht immer zu den angenehmsten Zeitgenossen. Dazu werden die Einnahmen immer geringer. Für einen Hundelohn muß sich Ewald oft die Nächte um die Ohren schlagen. An die Dresdener Jahre denkt er heute noch mit Grauen. Sie waren eine Leidenszeit. Aber Ewald hält sie durch. Denn er hat sich einen Gedanken in den Kopf gesetzt: er will sich ein Motorrad kaufen. Deshalb spart, nein, geizt er, gönnt sich nichts, aber auch gar nichts, raucht nicht, trinkt nicht, guckt kein Mädel an, wendet jeden Pfennig dreimal um, ehe er ihn ausgibt. Endlich hat er 150 Mark auf die hohe Kante gelegt, und nun geht

sein Wunsch in Erfüllung. Er kauft sich eine Huy, ein Dresdener Fabrikat, das heute vom Markte verschwunden ist — sehr, sehr kompliziert, mit der kommt nur ein gewiegter Fachmann aus. Für die sauer ersparten 150 Mark bekommt Ewald selbstverständlich auch kein neues Rad, sondern nur ein gebrauchtes, ein sehr gebrauchtes. Aber er hat nun seinen Willen. In seinen freien Stunden geht er hinaus auf Fahrt und probiert seine Maschine, wie sein eigenes Können. Immer noch steht die unverrückbare Absicht in seiner Seele:

„Ich will einmal Rennfahrer werden!"

Aber bloß nicht mit dieser alten Mühle! Da würden ihn ja die anderen auslachen, wenn er mit ihr zu einem Wettkampf erschiene. Ewald verkneift sich ein langes Jahr jede Freizeit am Sonntag und arbeitet dafür. Wieder spart er mit eisernem Willen, verkauft sein altes Rad und erwirbt sich für schwer zusammengescharrte 800 Mark eine englische Dunnelt. Das Ding ist in Ordnung, zwar teuer im Treibstoffverbrauch, aber für die damalige Zeit sehr modern, nämlich mit Stufenkolben, auch sehr schnell. Auf der Avus hatte sie 95 Stundenkilometer „Schnitt" erreicht und konnte bis auf eine Spitzengeschwindigkeit von 105 Kilometer gebracht werden. Nun hat Ewald seine „Braut". Der Maschine gehört sein ganzes Denken, seine gesamte freie Zeit, jeder Pfennig, den er erübrigt.

Eines Tages putzt er sie fein heraus, poliert die Kanäle, prüft alles auf Herz und Nieren und führt sie zu seinem ersten Rennen vor. Das geschah 1929 zum Himmelfahrtsfest in Freiberg in Sachsen. „Große" Leute fanden sich da nicht ein. Es war ein Amateur-

rennen, das nur Ausweis- und Privatfahrer bestritten. Das heißt also: Leute, die auf eigene Kosten zum Rennen kommen und von der Fabrik nicht unterstützt werden. Also meistens Anfänger, von denen noch keiner drei nationale Rennen gewonnen hatte. Denn dann wäre er in die Gruppe der Lizenzfahrer eingerückt, die sich bekanntlich auf Grund ihrer von der Obersten Nationalen Sportbehörde ausgestellten Lizenzen schon an international ausgeschriebenen Rennen beteiligen können.

Ewald Kluge, der „Rennsäugling", wird bei dem Motorenkampf in Freiberg Dritter. Das ist zweifellos allerhand. Er war in allen Fragen der Renntechnik noch vollkommen Neuling. Niemand hat ihn geschult, beraten oder unterstützt. Diesen dritten Platz erzwang er sich aus eigener Kraft. Das war damals sein Stolz und ist es heute noch.

Seit dem Freiberger Anfangserfolg packt Ewald Kluge das Rennfieber. Zu seinem alten Vorsatz, den er sich für sein Leben vor Jahren gesetzt hatte, kommt jetzt ein Neues, das ihn stärkt und anfeuert: Ewald geht aus dem Freiberger Rennen mit der felsenfesten Überzeugung:

„Ich kann noch viel mehr, als ich in Freiberg zeigte. Mir fehlt nur noch dreierlei: die stete Übung, die große Erfahrung und ein besseres Rad."

Um diese drei Fragen handelt es sich für ihn in der nächsten Zeit. Darum hat er unerbittlich gekämpft und gerungen, alles eingesetzt und alles ohne jegliche Unterstützung aus eigener Kraft erreicht.

Wie werde ich Rennfahrer?

Das ist eigentlich furchtbar einfach. „Man" fährt drei Ausweisrennen mit, gewinnt dreimal den ersten

Preis, läßt sich darauf eine Lizenz für internationale Rennen ausschreiben, geht dort einige Male als Erster durchs Ziel, meldet sich darauf bei einer großen Motorradfabrik, verlangt einen Anstellungsvertrag und eine Fabrikmaschine, und dann ist „man" Rennfahrer. Das ist wie in Mutters Kochbuch. Da heißt es auch immer: „man nehme" — wenn „man" hat! Nämlich erst mal Geld, um überhaupt zu einem Rennen fahren zu können, dann eine konkurrenzfähige Maschine, darnach einige erste Plätze und zu guter Letzt eine Firma, die jemanden für ihre Rennfahrermannschaft braucht. Was die liebe Jugend sich so manchmal einbildet! Schreibt da Hunderte, ja Tausende von Briefen an die deutschen Motorradfabriken und verlangt „unbedingt" eine Fabrikmaschine und einen Rennfahrervertrag. Die guten Leute, die da Rennfahrer werden wollen, überlegen sich dabei nicht, daß es in Deutschland nur drei Fabriken gibt, BMW, DKW und NSU, die Rennmannschaften zu den großen Kämpfen schicken, allerhöchstens vier Mann. Wir haben also in Deutschland zwölf bis fünfzehn Vertragsfahrer und brauchen für sie höchstens einen jährlichen Nachwuchs von drei bis vier Mann. Wer also in die Spitze einrücken will, muß viel, viel leisten. Der Weg zum Ruhme ist wahrhaftig mit den Dornen der Enttäuschung gespickt.

Niemand hat das schmerzhafter erfahren müssen als Ewald Kluge. Nach seinem ersten Auftreten in Freiberg ging er nach Lückendorf. Das liegt in der sächsischen Kreishauptmannschaft Bautzen. Dort wurde ein Bergrennen gefahren. Die Strecke ist vier Kilometer lang und hat sieben brenzlige Kurven. Zu solchen Bergrennen geht Ewald mit Vorliebe. Die sind nämlich billig. An großen Rundstreckenrennen kann sich

ein erwerbsloser Rennfahrer unmöglich beteiligen, weil er das teuere Benzin nicht zu bezahlen vermag. Ja, so sieht es damals bei Ewald Kluge aus — auch bei vielen anderen, die sich aus ehrlicher Sportbegeisterung in der Zeit der großen deutschen Armut am Start stellten. Mit polierten Fingernägeln trat keiner von ihnen an, und keiner von ihnen schlief in der Nacht vor dem großen Kampf im weichen Bett eines vornehmen Fremdenhofes, aß auch keiner ein teures Gedeck mit drei Gängen zu Mittag — waren fast alles arme Schlucker, die sich das Geld für die Reise oft erst bei einem guten Freunde pumpen mußten — Ewald auch. Und doch waren diese jungen Menschen innerlich reich und froh, bis zum Bersten gefüllt mit jungenhafter Lust und wagemutigem Tatendrang. Bei den kurzen Bergfahrten lieferten sie sich erbitterte Kämpfe um die Spitze und zeigten ihr Bestes.

Denn ein solches Bergrennen ist nicht leicht. Hier heißt es, auf wenigen Kilometern das Höchste leisten. Um Bruchteile von Sekunden wird gekämpft. Da entscheiden die besten fahrerischen Fähigkeiten und die zuverlässigsten Maschinen. Bei den kurzen Wegen geht es um Bruchteile von Sekunden. Wer eine Kurve zu weit nimmt und Zeit verliert oder zu scharf anschneidet und ins Schleudern kommt, büßt ein Minimum von Zeit ein. Das aber entscheidet. Fast alle unsere großen Fahrer haben den ersten Beweis ihres Könnens auf Bergfahrten gezeigt, so Caracciola, Stuck, Rosemeyer und der Bielefelder Hermann Müller.

Ewald Kluge tritt also in Lückendorf an und wird wieder dritter Sieger. Die Zuschauer nehmen kaum Notiz von ihm. Ihre Begeisterung gilt dem Ersten und seiner Bestzeit. Ewald fragt nicht darnach, was andere

über ihn sagen. Er meldet sich zum Fichtelberg-Rennen. Das ist überaus schwierig, geht von Oberwiesenthal die sich schlängelnde Straße hinauf bis zum „Grünen Haus“ und dann in scharfen Kurven bis zum Fichtelberg. Ewald Kluge wird wieder Dritter.

Nun weiß er, was nottut: eine neue Maschine. Jn Frage kommt nur eine DKW — kostet 975 Mark! Eine Riesensumme! Sie muß aber geschafft werden und wird geschafft! Gleich stellen sich die Erfolge ein. Im nächsten Bergrennen zu Lückendorf wird Ewald Kluge Erster! Zum ersten Male! Jetzt hat die richtige Maschine den richtigen Mann gefunden. Wenn nur die elenden Geldsorgen nicht wären! Und dazu das Rennfahrerpech. Beim Grillenburger Rennen, zu dem Ewald zum zweiten Male antritt, muß er wegen Maschinenschadens aufgeben. Solch ein Mißerfolg darf den Mut nicht brechen. Nun heißt es erst recht: rein in den Kampf! Ewald fährt zum Riesengebirgsrennen bei Oberschreiberhau. Die Strecke führt von der Josephinenhöhe über die Lange Nässe, den Himmelsgrund und Königstein nach dem alten Zollhaus, und von da über den „Toten Mann“ nach der alten Reichsgrenze, ist vier Kilometer lang, hat eine Durchschnittssteigung von 5 Prozent und 28 schwierig zu nehmende Kurven. Hier wird Ewald Kluge wieder Erster.

Und nun ist er an einem bedeutungsvollen Punkte seiner Rennfahrerlaufbahn angekommen. Jetzt hat er schon so viele Erfolge errungen, daß er sich die Lizenz für die Beteiligung an internationalen Rennen von der O. N. S. ausstellen lassen kann. Nun wird sich entscheiden, ob er ein guter oder ein großer Fahrer ist. Denn von jetzt an trifft er mit anderen zusammen, mit Leuten von Namen. Jetzt werden auch die Men-

schen in seiner Umgebung auf ihn aufmerksam. Der Freitaler Sportklub, dem Ewald angehört, ist stolz auf sein Mitglied. Hier, im engen Kreise seiner Kameraden, findet Ewald auch Verständnis für seine Pläne und manche freundliche Hilfe in seinen Sorgen. Besonders der Vorsitzende, Albert Reichel, ein Lehrer von Beruf, nimmt sich seiner an und unterstützt ihn mit Rat und Tat. Das ist bitter nötig. Die Sorgen hören nicht auf. Wenn Ewald Kluge weiterkommen will, braucht er eine bessere Maschine, neuestes Modell, die Unterstützung der Fabrik und vor allem ein sicheres Auskommen. Darum geht nun der Kampf. Er ist schwer. Da steht der vorwärtsdrängende junge Mensch in der Fülle seiner Kraft und in der Leidenschaftlichkeit seines Willens — und ihm gegenüber das DKW-Werk, das schwer zu kämpfen hat, weil die deutsche Wirtschaft immer weiter zusammenschrumpft. Ein langer Briefwechsel setzt ein. Ewald möchte gern als Monteur in Zschopau angestellt sein, braucht nötig das neueste DKW-Modell und noch viel nötiger eine finanzielle Unterstützung zur Durchführung seiner weitreichenden Pläne.

„Ich bin mit Leib und Seele Rennfahrer und möchte gern vorwärtskommen", schreibt er, „doch leider fehlen mir die Mittel dazu, weil ich bereits seit einem Jahr erwerbslos bin."

„Kann ich nicht Fabrikfahrer werden für Sie? Ist das nicht irgendwie zu machen? Sie haben es mit einem sehr bescheidenen Menschen zu tun, der ehrlich für sein Ideal strebt. Bitte schreiben Sie mir nicht so schablonenmäßig ab, sondern versuchen Sie, einen Ausweg zu finden."

„Leider bin ich seit dem 30. September 1930 er-

werbslos, ohne jedes Einkommen. Es fällt mir furchtbar schwer, von meiner geringen Unterstützung die zu einem Rennen notwendigen Spesen aufzubringen. Ich habe mir, um mein Ziel als Rennfahrer weiter verfolgen zu können, die allergrößte Mühe gegeben, um Arbeit zu erhalten."

Auch die Freunde setzen sich mit aller Kraft für den jungen, strebsamen Fahrer ein. Schürer und Reichel schreiben nach Zschopau. Aber dort kann die Direktion auch nicht so, wie sie gern möchte.

„Wir haben außerordentlich zu kämpfen", antwortet sie eines Tages. „Erst müssen wir unsere eigenen Leute wieder einstellen."

Manchmal ist es zum Verzweifeln. Die Not der Zeit liegt drückend auf allen Menschen. Aber trotz aller Widerwärtigkeiten gelingt es Kluge 1932 wieder, sich an einigen Rennen zu beteiligen. In Lückendorf und im Riesengebirge wird er Zweiter. In Grillenburg liegt wieder eine Pechsträhne über seinem Weg. Einmal aber erregt er die Aufmerksamkeit aller, besonders der leitenden Männer in den DKW-Fabriken. Im Riesengebirge hängt Ewald Kluge die Fabrikfahrer von DKW ab. Alles staunt. Und als das gleiche zum Hohnsteiner Bergrennen beinahe wieder geschieht, wo Kluge Zweiter wird, da kann niemand mehr an ihm zweifeln. Zum ersten Male sagen ihm die Sportkenner eine große Zukunft voraus. Neuer Ansturm auf DKW. Immer wieder die alten Forderungen. Wieder helfen die Freunde.

„Ich möchte wohl sagen, daß er (Kluge) sich mit ganzem Herzen dem Motorsport gewidmet hat", schreibt Schürer nach Zschopau, „und sich in den letzten Jahren zu einem strebsamen Rennfahrer ausbildete. Er ist in seinem Wesen sehr bescheiden, spar-

sam und zuverlässig, streng national denkend... Es tut einem in der Seele weh, wenn man einen strebsamen jungen Mann so ohne Arbeit weiß, der er sich mit ganzem Interesse widmen möchte."

Langsam, Schritt für Schritt gewinnt Ewald Kluge Raum, nähert sich seinem Ziele. —

Im Sommer 1934 wird in Hohenstein-Ernstthal das große Motorradrennen wieder veranstaltet. Dabei belegen in den drei Klassen (250, 350 und 500 ccm) die je drei ersten Plätze, also insgesamt neun, sechs Ausländer und drei Deutsche. 1937 aber sieht die Sache schon anders aus. Da stehen fünf ausländische Sieger gegen vier deutsche. Das Gleichgewicht ist also beinahe erreicht. Auf dem Nürburgring aber entwickeln sich die Verhältnisse für uns noch besser. 1933 besetzen die Ausländer unter acht ersten Plätzen sechs, die Deutschen nur zwei. Zum Eifelrennen 1937 aber liegen die Deutschen weit, weit an der Spitze. Unter den zwölf ersten Plätzen in den üblichen drei Klassen erlangen sie elf (!); nur ein Ausländer (Norton) kommt in der Klasse bis zu 350 ccm durch, und zwar erst an vierter Stelle.

Das ist wahrlich innerhalb weniger Jahre ein gewaltiger Wandel, bedingt durch den Befehl des Führers zur Motorisierung Deutschlands. Neue Kräfte wurden ausgelöst, alte Fahrer verschwanden von den Bahnen, junge stellten sich ein; neue Konstruktionen traten auf und sicherten Deutschlands Vorherrschaft auf seinen eigenen Bahnen. Die Rennwagen traten ihren vielgerühmten Siegeszug nicht allein an. Auch unsere Motorräder hielten wacker mit ihnen Schritt. Das ist der große, selbst dem Kurzsichtigsten erkennbare Fortschritt im nationalsozialistischen Deutschland.

Jetzt hat Ewald Kluge günstige Voraussetzungen für sein Vorwärtskommen erreicht. Die neue Zeit schenkt ihm die Möglichkeit, sich zu entfalten. Was wäre aus ihm geworden, hätte nicht der politische Umbruch auch andere als politische Mauern niedergerissen? Vielleicht wäre er ein Namenloser geblieben, ein Hoffnungsloser, der vergeblich gegen Widerstände anrannte. Aber so löst ihn die neue politische Bewegung aus der Starre hilfloser Verhältnisse und öffnet ihm den Weg zum Ruhm. Der erste Erfolg wird bald erreicht. Die DKW-Fabrik, jetzt ebenfalls neu belebt durch Hoffnungen, Aussichten und Förderung, greift forsch in den Kampf ein. Sie gibt ihrem bewährten Privatfahrer Kluge eine neue Maschine. Zwar hat er zunächst damit in Lückendorf Pech. Aber er weiß genau, daß er jetzt schneller ist als erst. Und endlich, endlich, nach vielem Schreiben und Bitten erreicht er sein Ziel: Am 9. März 1934 wird er als Rennmonteur in Zschopau angestellt. Nun hat er festen Boden unter den Füßen. Jetzt können seine Kräfte wachsen und sich entwickeln! Eine harte Jugend- und Jungmännerzeit ist zum Abschluß gekommen. Der deutsche Motorsport gewann einen neuen Rennfahrer — wahrlich nicht den schlechtesten.

Beispiel- und musterhaft ist dieses Ringen einer angeborenen Begabung gegen die Widerstände der Zeit, die Ungunst der Verhältnisse, die wirtschaftlichen Nöte — um so größer aber auch der Sieg zu werten, den eine angespannte Energie, der klare Wille und das sichere Bewußtsein von angeborener Begabung langsam, aber sicher errangen.

ZWEITES KAPITEL

Jäher Aufstieg 1935—1937

Ausweisfahrer — Lizenzfahrer — Fabrikfahrer: wer die dritte Stufe dieser mühselig zu erklimmenden Leiter erstiegen hat, dünkt sich wie ein Gott — wie ein „gemachter" Mann. Ewald Kluge geht es nicht viel anders, als er zum ersten Male früh seinen Dienst in der Fabrik beginnt. Er kommt in die Rennabteilung des DKW-Werkes, das zwischen hohen Talwänden abseits der Stadt Zschopau eingeengt liegt — ein imposanter Bau! Vorn an der Straße ist noch das kleine weißgetünchte Fachwerkhaus zu sehen, aus dem die größte Motorradfabrik der Welt erwuchs.

Nun soll beileibe niemand denken, das Leben eines Fabrikfahrers sei eitel Zuckerlecken: Siege gewinnen, Kränze um den Hals tragen, Geldpreise in die Hosentaschen stecken und dergleichen schöne Dinge mehr. Wer Fabrikfahrer geworden ist, hat zuerst die Aufgabe, etwas zu lernen. Ihm erwächst die Pflicht, sich mit seiner Maschine aufs genaueste vertraut zu machen, sie zu prüfen, zu beobachten und peinlich in Schuß zu halten. Fabrikfahrer tragen das Ansehen ihres Werkes zu den Rennen. Da darf es keinen Versager geben. Mit viel, viel Vorsicht wird der „Neue" von der Rennleitung losgelassen. Er ist zunächst Nachwuchs-

fahrer und steht unter harter Kontrolle. Fabrikfahrer sind nicht auf Lebenszeit angestellt und unkündbar, sondern können am Jahresschluß entlassen werden, wenn ihre Leistungen nicht voll befriedigen.

Ewald Kluge wird zunächst zu dem berühmten Dreiecksrennen bei Marienberg im Erzgebirge geschickt. Das ist die Siegesbahn der Auto-Union. Ewald wird Dritter — bei der starken Konkurrenz ein recht achtbarer Erfolg. Ehe es losgeht, bubbert nicht nur sein Motor, sondern auch ein junges Mädelherz mit. Ja, Ewald hat jetzt zwei Bräute, sein Rad und sein Mädel. Er fährt jetzt buchstäblich — mit Liebe! Die Zeiten, da er kein Mädel anguckte, sind vorbei — endgültig. Die Erni aus Freital, die der Fabrikfahrer zum Zusehen beim Rennen eingeladen hat, paßt in den Streifen. Das wird mal eine gute Rennfahrer-Ehe — es dauert auch nicht lange, da sind die beiden verheiratet. Ewald kann es sich auch leisten. Er hat jetzt eine gute Stellung, vermag eine Frau zu ernähren und, wenn es nottut, auch noch einen kleinen Zuwachs mit. Natürlich, Dukaten regnet es nicht vom Himmel, und seit der Verheiratung ist der Taler nur noch 15 Groschen wert. Aber das schadet nichts. Ewald ist sparsam und Erni bescheiden. So geht's schon halbwegs um den Ring.

Gleich nach Marienberg fährt Ewald zum Nürburgring. Ach, ist das eine herrliche Strecke! Gut gepflegt, über Berg und Tal, durch die schönen Eifelwälder hindurch. Aber höllisch aufpassen heißt es. Im „Karussell" hat es schon manchen wie auf der Reitschule herumgedreht; im „Brünnle" hopsen nicht nur die kleinen Bergwässerlein, sondern auch die Räder. „Hab acht!" heißt es, wenn die Raserei zur „Hohen Acht"

hinaufgeht und wieder herunter. Zum Eifelrennen sind alle großen Kanonen da. Ewald wird Zweiter. Das Vertrauen seines Rennleiters wächst. Die Fahrer bekommen hier eine Vorahnung, wie es zur englischen Tourist Trophy zugeht, dem schwersten Rennen der Welt.

Hohensteiner Rennen: 18 starten, 8 kommen nur an, der „Nachwuchsfahrer" Kluge an zweiter Stelle. Und nun kommt der nächste Schritt aufwärts. Ewald zieht zum ersten Male in seinem Leben mit dem ganzen Rennfahrertroß über die Reichsgrenze. Die Rennleitung will ihn einmal bei einem der „Großen Preise" außerhalb Deutschlands erproben, und zwar auf der Rennstrecke in Spa. 24 Runden müssen gefahren werden, insgesamt 356 km. Das ist ein höllisch langer Weg, dazu auch gefährlich. Geiß, Ewalds „Stallgefährte", wird Erster. Ewald hängt einen führenden Ausländer ab. Doppelsieg der Auto-Union! Eine englische Zeitung schrieb damals:

„Unglücklicherweise zeigte dieses neue Ereignis, daß uns die Deutschen in der 250-ccm-Klasse geschlagen haben. Diese Klasse ist das ausgesprochene Monopol des DKW-Zweitaktmotors geworden. Diese DKW ist äußerst schnell und kann als sehr zuverlässig betrachtet werden."

Wenn die an Motorrad-Dauersiege gewöhnten Engländer sich ein solches Bekenntnis abringen, so hat das schon allerhand zu bedeuten. Jawohl, die Maschinen sind schnell und zuverlässig — die Fahrer nicht minder. Ewald Kluge gehört zu ihnen. Damals fand er durch diesen Sportbericht die erste internationale Anerkennung. Und nun fährt das DKW-Trio, Geiß, Winkler und Kluge, von Rennen zu Rennen. In

Hockenheim wird Ewald wieder Dritter; in Schleiz passiert er als Zweiter das Ziel. $^3/_5$ Sekunden hinter Geiß kommt er an. So weit ist er dem ersten Fahrer seiner Mannschaft schon auf den Leib gerückt. „Überraschend war die große Form, zu der Kluge auflief", hieß es damals in einem Sportbericht. Schon ist das erste Jahr zu Ende. Die Probe ist bestanden. Ewald Kluge hat sich noch keinen Titel erringen können. Aber einen anderen großen Erfolg verbucht er für sich: die DKW-Werke erneuern am Jahresschluß ihren Vertrag mit ihrem wackeren Fabrikfahrer. Nun gehört er nicht mehr zum „Nachwuchs". Nun geht es hinein ins volle Menschenleben. Von 1936 an spürt er bei den entscheidenden Stellen, vor allem bei seinem Rennleiter, nichts mehr von vorsichtiger Zurückhaltung. Wo ein großes Rennen stattfindet, sehen wir von nun an Ewald Kluge am Start. Das Jahr 1936 wird der Anlauf zur Meisterschaft — und er gelingt! Auf der Eilenriede-Bahn beginnt er. Zunächst sehr wenig aussichtsreich. Schon in der ersten Runde muß Ewald wegen Kerzenschadens an der Boxe halten und verliert viel Zeit. Geiß und Winkler liegen weit vorn. Der große englische Fahrer Wood kämpft mit ihnen um die Spitze. Ewald setzt zu einer phantastischen Fahrt an. Er gewinnt Boden. „Ich will die Spitze erreichen", nimmt er sich vor. Nach der dritten Runde führt der Engländer. Geiß und Winkler sind ihm dicht auf den Fersen. Tatsächlich, jetzt hat sich Ewald so weit vorgearbeitet, daß er auch mit in den Spitzenkampf eingreifen kann. Die drei Leute mit DKW liegen vor dem Engländer! Das sieht ja aus wie ein Drillingssieg des Werkes! Vorsicht! Vorsicht! Nicht zu früh jubeln. Bei diesem schwierigen Rennen in eis-

Erni und Ewald haben sich gefunden

Aufn. Ewald Kluge

Ewald und sein früherer Rennleiter Adolf Meurer, Auto-Union

Aufn. Meiche – Auto-Union



Wenn der Vater mit der Tochter – – –

Aufn. Meiche – Auto-Union

kalter Luft hängt der Sieg oft nur an einem seidenen Fädchen, oder fachmännisch ausgedrückt: ist oft nur von einem Schräubchen abhängig. Und besagtes Schräubchen lockert sich irgendwo im Rade Winklers — scheidet aus. Jetzt sind nur noch zwei Trümpfe im Spiel, Geiß, der altbewährte, immer noch vorn. Da streift auch ihn des Schicksals Tücke. Hinter der Boxe begräbt er eine große Hoffnung. Wenn Ewald nicht durchhält, siegt der Engländer — im ersten Rennen des Jahres auf einer deutschen Bahn mit einer englischen Maschine! Aber Ewald hält durch. In einem wundervollen Endspurt schafft er sich vor dem nachdrängenden Wood Raum und siegt. Das ist der erste Sieg in einem großen internationalen Rennen, den Kluge erringt. Meisterhaft hat er durchgehalten. Jetzt beschäftigt sich auch die Presse mit ihm. Schön und richtig schreibt die „Deutsche Sportillustrierte“:

„Wir freuen uns aufrichtig über Kluges Sieg, der der Fahrer ist, wie wir ihn uns vorstellen. Er rettete die Zschopauer Farben, die heute nach dem Ausscheiden von Geiß und Winkler doch etwas sehr in Gefahr waren. Wir freuen uns über seine Formverbesserung und sind überzeugt, daß ihm noch eine große Laufbahn bevorsteht.“

Ewald ist in diesem Jahre nur zweimal Dritter geworden, sonst immer Zweiter oder Erster. 1935 fuhr er sechsmal für sein Werk, 1936 aber dreizehnmal. 1935 wurde er nicht einmal Erster, 1936 viermal! So rasch und gewaltig ist sein Aufstieg.

Freilich, nach dem berühmten Cäsarenwort — „ich kam, sah, siegte“ — gestaltete sich das Rennschicksal dieses Jahres nicht. „Er kam, sah und kämpfte“, so

müßte es für unseren Fahrer lauten. In Bern erlebte er den ersten schweren Kampf. Dort tauchte „die rote Gefahr" auf, der verwegene Draufgänger Tenni auf seiner Moto Guzzi. Das war eine neue Maschine mit Vierganggetriebe und Hinterradfederung, also mit einer wunderbaren Straßenlage. Gegen die kommen die Deutschen schwer, sehr schwer auf. Die drei Deutschen haben alle Mühe, sich dicht hinter dem Italiener zu halten. —

Auf der Solitude bei Stuttgart zeigte darnach Ewald wieder einmal seine große Kurven- und Bergtechnik. Der darauffolgende Kampf im Stadtwald zu Köln, der kürzesten Strecke Deutschlands, stellte mit seinen immer wieder zu nehmenden Linkskurven die Kräfte der Fahrer auf eine zwar einseitige, aber sehr anstrengende Probe. Und dann kommt wieder ein großer Tag: das Eifelrennen. Es ist das berühmte Schlechtwetter- und Nebelrennen. Zwei gehen als Sieger hervor, rasen auf der schlüpfrigen Bahn dahin, in den Nebel hinein, tapfer, sehr tapfer: Bernd Rosemeyer und Ewald Kluge. „Kluge, vor wenigen Jahren noch kaum beachtet, hat sich heute in die vorderste Front der Leichtgewichtfahrer geschoben. Vom Start bis zum Ziel kann ihm niemand gefährlich werden." Wie schön das ist, wenn ein Deutscher seine Flagge am Siegesmast heraufholen lassen kann! — Und wie bitter, wenn bei drei Rennen dreimal die englische Flagge hoch geht, ernsthaft mahnend, wie schwer, wie unendlich schwer der Vorsprung der Briten einzuholen ist! So war es zum „Großen Preis von Europa" 1936 auf dem Sachsenring. In der Klasse der 250er siegte der Engländer Tyrell Smith auf Excelsior. Ein tolles Rennen war das. Erst lagen Kluge und

Winkler vorn. Dann aber kam Tenni wieder mit seiner Guzzi, nahm die Spitze und — fuhr seinen Motor „sauer"! Aber Geiß war ausgeschieden, und Kluge lag wegen eines unfreiwilligen, langen Aufenthaltes an der Boxe weit zurück. Er ließ sich aber nicht entmutigen, kämpfte sich unentwegt nach vorn und sicherte sich den zweiten Platz — vier Minuten hinter dem Ersten!

Rückschläge müssen ertragen werden. Sie sind ein Ansporn zu weiterer Leistung. Verzagen hilft nicht, wohl aber der harte Wille. Weder die DKW-Werke noch ihre Fahrer denken daran, klein beizugeben. Wenn auch England zum „Großen Preis von Europa" in allen drei Klassen alle Preise, alle Lorbeerkränze und alle Goldmedaillen einheimste —, wer sagt, daß dies immer so bleiben muß? In „Rund um Schotten", in Hockenheim und zum Münchener Dreiecksrennen beweist Ewald, daß er sich nicht entmutigen läßt. In Schleiz wird er wieder Erster. Er hat in diesem Jahre wirklich eine Menge geleistet, außer den Rundstreckenrennen noch drei Bergrennen erfolgreich durchgehalten, dazu noch eine sehr schwierige Kraftfahrzeug-Winterprüfung und die internationale Sechstagefahrt. Das Lob, das schwer verdiente, bleibt nicht aus. Mit 23 Punkten ist Ewald allen Fahrern in der 250er-Klasse weit voraus und wird Deutscher Straßenmeister!

Jetzt hat er das Versprechen, das er einst seinem Werke gab, voll eingelöst, gegebene Zusagen gehalten. Im Motorsport wertet man ihn als eine entscheidende Größe. Freilich, den Titel „Europameister" konnte er sich noch nicht erzwingen. Aber was nicht ist, kann ja noch werden.

1937 brennt der Kampf wieder auf. Selbstverständlich tritt unser Ewald Sausewind in der festen Absicht an, seinen Titel zu verteidigen, wenn möglich, seine Stellung zu verstärken. 1937 gilt es zu erhalten, was 1936 gewonnen wurde. Eins weiß Kluge schon im voraus: der Kampf mit Tenni wird wieder aufleben. Die Italiener haben die winterliche Ruhepause nicht ungenützt verstreichen lassen. Sie sind fleißig und ehrgeizig.

Mit zwei ersten Siegen beginnt für den deutschen Meister das neue Jahr. Dann aber, zum „Großen Preis von Europa“, der diesmal in Bern ausgefochten wird, kommt der Rückschlag. Kluge wird Dritter hinter zwei Guzzimaschinen. Mit ihren neuen Viertaktern sind die Italiener den DKW-Zweitaktern überlegen, vor allem deshalb, weil sie — im Gegensatz zu den Deutschen — während des Rennens nicht zu tanken brauchen.

Aber zum „Großen Preis von Deutschland“ kommt die Revanche. Die DKW ist verbessert worden: an der Drehschiebersteuerung wurde eine Neuerung vorgenommen, die sich ausgezeichnet bewährte. Kluge liegt im Rennen mit Winkler vorn. Aber Kerzenwechsel und Tanken werfen beide mehrmals zurück. Immer aber gelingt es ihnen, sich wieder an die Spitze vorzuarbeiten. Das Publikum verfolgt den hinreißenden Kampf mit ungeheuerer Erregung. Es feuert Kluges Monteure zum schnellen Tanken an. Begeistert winkt der den Streit um die Spitze aufmerksam verfolgende Korpsführer mit der Mütze, als Ewald wieder erfolgreich nach vorn drängt. Kluge hat Startnummer 1, Tenni Nummer 18, Sandri Nummer 34.

So wechselte während des Rennens die Führung:

15. Runde: 1—34—18
20. Runde: 1—18—34
25. Runde: 1—18—34
30. Runde: 34—18—2 (Winkler)
31. Runde: 1—34—18
32. Runde: 1—18—34.

Von da ab bis zum Schluß kann niemand dem Spitzenfahrer Kluge den ersten Platz mehr streitig machen.

Einer lächelt still und zufrieden nach diesem Sieg: Oberingenieur Prüssing.

Seine Neuerung hat sich bewährt — und sein Rennfahrer mit!

In dem Siegestelegramm des Korpsführers an den Führer steht der Satz: „Auch in der 250-ccm-Klasse war Deutschland durch die bravouröse Fahrweise von Ewald Kluge siegreich.“

Noch einmal versucht die Guzzi den Widerstand, und zwar erfolgreich. Zum „Großen Preis von Italien“ wird Kluge wieder zurückgedrängt. Sonst aber läuft er seine Siegesbahn in diesem Jahre weiter. In Hockenheim und Schleiz wird er wieder Erster, zum „Großen Preis von Schweden“ Zweiter. 1936 erhielt er viermal den Lorbeerkranz, 1937 siebenmal!

Selbstverständlich, daß ihm diesmal wieder die deutsche Straßenmeisterschaft zugesprochen wird. In Marienberg, zum großen Kehraus der Saison, beim Halali für den Motorsport 1937, zeigt er noch einmal seine unbesiegbare Überlegenheit auf deutschen Bahnen.

1937 war das Jahr der Bewährung. Die Zeit eines großen Kampfes, voller Unruhe und Unrast, doch

zuletzt sicher und klar im Ergebnis. Auf deutschen und ausländischen, auf guten und schlechten Bahnen, in Sonnenschein und Regen, in Sturm und Nebel hat Ewald Kluge wiederum seinen Mann gestanden. Schon färbt der Herbst die Blätter; schon liegt der Reif auf Gras und Strauch. Sie künden das Ende des Rennjahres. Aber für den neuen deutschen Straßenmeister gibt es noch keine Ruhe. Er wird noch einmal zur Rekordwoche auf der Reichsautobahn Frankfurt—Darmstadt eingesetzt.

DRITTES KAPITEL

Nieder mit den Rekorden!

Es geschah einmal in einem Turnverein — die Geschichte ist allerdings schon lange her —, daß da zum Vereinsvorstand ein alter, inaktiver Turner kam, der es mit Glück und Geschick im Leben zu ein paar einzelnen Pfennigen gebracht hatte. Und da dieser Mann nicht auf seinen Groschen festsaß und sich gern der turnerischen Wettkämpfe und ihrer Bedeutung erinnerte, legte er eines Tages ein paar hundert Mark auf den Tisch und meinte: „Ich war früher der beste Läufer in unserem Verein, und das Geld, das ich jetzt zum Besten gebe, soll als Preise für große Vereinswettkämpfe eingesetzt werden."

Darauf berief der Vorsitzende seinen Vorstand zusammen und beriet mit ihm, was nun zu unternehmen sei.

„Sehr einfach", meinte einer, „wir lassen den ganzen Verein in einer Linie antreten und losrennen. Wer zuerst ans Ziel kommt, hat das Geld gewonnen."

Dazu schüttelten aber die anderen mit ihren Köpfen und meinten mißbilligend, der Gedanke sei unüberlegt und auch ungerecht. Denn die Jüngeren und Kleineren kämen dabei ins Hintertreffen, hätten von

vornherein keine Aussicht, den Preis oder wenigstens einen Teil davon zu erlangen, und dann natürlich auch keinen Eifer, sich zu beteiligen oder anzustrengen. Das leuchtete nun allen ein. Man entschloß sich also, den Betrag zu teilen, aber auch die Menge der laufbegierigen Turner, nahm also die Stärksten für sich, bildete dazu eine Mittelklasse und darnach eine Jugendgruppe. Jede Abteilung sollte für sich laufen. Dann mußten sich Abteilungssieger ergeben, die also Träger der Vereins-Klassenrekorde waren. Natürlich gab es unter den drei Siegern einen, der Vereins-Bestmeister wurde, nämlich d e r Klassensieger, welcher die kürzeste Zeit von allen drei Siegern benötigte. Schließlich kam noch einer auf den Gedanken, statt drei Schnelligkeitsbewerbe sechs einzusetzen, drei sollten nämlich ihren Lauf aus der Ruhestellung auf der Startlinie beginnen, andere wieder konnten erst einen großen Anlauf weit vor der Startlinie nehmen. Man unterschied also einen stehenden und einen fliegenden Start.

Nun brachte einer noch einen dritten Vorschlag, der sehr wohl der Erwägung wert war. Er meinte:

Wenn man genau feststellen wolle, was die Läufer im Verein zu leisten vermöchten, müsse man sich auch einmal über die Streckenlänge unterhalten. Denn es gebe Läufer, die auf kurzen Strecken sehr schnell seien, auf langen aber versagten; andere wieder hätten nicht so hohe Geschwindigkeiten am Anfang, hielten aber dafür länger durch. Also fordere die Gerechtigkeit, daß die Leute auf verschieden langen Strecken angesetzt würden. Auch dem stimmte man bei, und so ergab sich eine interessante Vielgestaltigkeit des Wettkampfes, nämlich so:

	Klasse 1		Klasse 2		Klasse 3	
Streckenlänge	flieg.	steh.	flieg.	steh.	flieg.	steh.
1 Kilometer						
1 Meile						
5 Kilometer						
5 Meilen						

So wurden aus dem ursprünglich geplanten einen Lauf 24. Nun wird sich jeder etwas denken können, wenn er von Streckenrekorden mit fliegendem oder stehendem Start nach Klasseneinteilung hört. (Bei den Motorrädern gibt es die bekannten drei Klassen: 250, 350 und 500 ccm.) Wenn nun ein solcher Wettlauf nicht innerhalb des Vereins, sondern unter allen Turnern der Welt ausgeschrieben wird, dazu eine Organisation geschaffen, die alles anordnet, überwacht, regelt und vor allem die Ergebnisse bestätigt, dann gewinnen die Sieger eben keine Vereinsklassenrekorde, sondern internationale Klassenrekorde. Sie werden in Deutschland für Motorräder von der ONS ausgeschrieben, durchgeführt und überwacht, darnach von der FICM bestätigt, das ist die „Federation Internationale des Clubs Motocyclistes", der internationale Motorfahrer-Verband.

Wenn ein Rennfahrer zu Rekordkämpfen berufen wird, so bedeutet dies, daß man ihn vor die höchste und schwierigste Aufgabe stellt, die es überhaupt im Sportleben gibt. Denn zur besten Maschine gehört der beste Fahrer, sonst kommt man nicht auf die praktisch erreichbare Höchstleistung einer Maschine — und das ist und bleibt die Aufgabe aller Rekordversuche.

Im Oktober 1937 hatte die ONS auf der Reichsautobahn Frankfurt—Darmstadt eine große internationale Rekordwoche angesetzt. Dorthin kam auch die

Auto-Union mit ihren Mitarbeitern: Rosemeyer, Winkler und Kluge. Ewald befindet sich also in bester Gesellschaft. Die drei Männer unternehmen nun die Angriffe auf bestehende Rekorde. Diese purzeln wie die reifen Birnen vom Baume bei starkem Wind. Unerhört, was da vollbracht wird! Jeder leistet sein Bestes. Der Name Rosemeyer erfüllt die ganze Welt. Winkler schneidet hervorragend ab. Ewald Kluge steht ihm in der Erfüllung der ihm zugewiesenen Aufgaben nicht nach. Die Auto-Union ist mit Recht diesmal stolz. Mercedes-Benz ist da; der große Fahrer Henne auf BMW, auch der berühmte englische Major Gardner: Auto-Union ist ihnen allen voraus. Das wird jeder gerecht Urteilende an Hand der Zahlen einwandfrei zugeben.

Dr. Todt ist anwesend, selbstverständlich alle führenden Männer der ONS, Berichterstatter und Photographen. An jedem Tage wächst der Vorsprung der Auto-Union, sowohl bei den Motorrädern wie bei den Wagen. Nach Rosemeyers großen, ja ungeahnten Erfolgen treten Kluge und Winkler an.

„Zwei Kämpfer auf dem Rad —
Zwei Freunde in privat.“

Seltsame Gebilde schieben sie an den Start. Beinahe gespenstisch sehen sie aus. Der Konstrukteur hat die Maschinen „windschlüpfig“ umkleidet und außerdem jedem Fahrer einen windschlüpfigen Helm verpaßt. Der sieht aus wie eine nach hinten gezogene Zipfelmütze aus dem Kölner Karneval, — hat aber alles seinen Grund. Das eine Rad, das Kluge fährt, ist vollständig umkleidet, das andere nur zum Teil, so daß hier der Fahrer etwas größere Bewegungsfreiheit

hat. Er liegt während des rasenden Anlaufes auf die bestehenden Rekorde fast waagerecht über dem Tank, auf den ein Luftkissen gelegt wurde. Hauptsache bleibt bei allen diesen Anordnungen, daß der Luft möglichst wenig Widerstand geleistet wird. Die vollständig umkleidete Maschine hat hinten sogar eine spreizbare Schwanzflosse, welche die gute und sichere Straßenlage garantieren soll. Bei beiden Ausführungen ist das normale Fahrgestell mit Hinterradfederung verwendet, sowie der in vielen internationalen Rennen bewährte 250-ccm-Zweitakt-V-Zylinder mit Drehschiebersteuerung an der Ladepumpe.

Gleich frisch drauflosrasen kann nun Brumm-Ewald nicht. Er muß erst verschiedene Versuchsfahrten anstellen und sich — ebenso wie Winkler — mit der Maschine vertraut machen. Denn solche Rekordfahrten sind ebenso gefährlich wie anstrengend. Vor allem durch den kurzen Lenker, der sehr scharfe Steuerausschläge bewirkt. Außerdem hat der Motor selbstverständlich ein unerhörtes und ungewohntes Abzugsvermögen. Denn er wird nicht mit dem bei den großen Rennen vorgeschriebenen handelsüblichen Treibstoff betrieben (Benzin-Benzol-Gemisch 50:50), sondern mit Alkoholgemisch. Auf solche feurige Renner gehören nur sattelfeste Fahrer, ja man muß wohl sagen: die sattelfestesten von allen. Es gehört viel, sehr viel Mut dazu, in diesem „Gefährt“ mit höchsten Geschwindigkeiten dahinzurasen. Selbstverständlich wurde die Karosserie im Windkanal genau überprüft. Aber bei den Rekordfahrten zeigte sich die gefährliche Wirkung der Seitenböen. Die Maschine kam ins Schwimmen und Schleudern, so daß sie der Fahrer nur mit Mühe halten konnte. Er brauchte die ganze

Breite der Reichsautobahn. Dazu kam noch das ungewohnte, enge „Gefäß", in das Ewald hineinkriechen mußte. Er fühlt sich wirklich sehr unbehaglich. Es ist so schmal, daß er da drin nicht einmal die Beine auszuspreizen vermag. Die Maschine mußte also gehalten werden, sonst fiel sie um. Man konnte nicht von ihr „abspringen", sondern nur aus ihr „herauskriechen". Nun kann wohl jedermann ermessen, wieviel Tapferkeit bei diesen Rekordfahrten erforderlich war. Die Windschlüpfigkeit des Umbaues ermöglichte zwar hohe Geschwindigkeiten, barg aber zugleich auch große Gefahren in sich.

Ewald Kluge ist von der Rennleitung beauftragt, sechs bestehenden Rekorden das Lebenslicht auszupusten. Das ist leichter gesagt als getan. Denn die bisher bestehenden Höchstleistungen, die übrigens alle im ausländischen Besitz sind, stehen hoch, z. B. der Kilometer mit fliegendem Start auf 181,7 Stundenkilometern. Da brauchte also einer, nämlich Dodens auf New Imperial, zu einem Kilometer rund den 180. Teil von einer Stunde = $1/3$ Minute = 20 Sekunden. Das muß man sich erst einmal vorstellen! Solche Geschwindigkeiten, die also Ewald auf seiner kleinen DKW noch unterbieten soll, kann man eigentlich nur ahnen. Anschaulicher wird die Sache, wenn größere Strecken zum Vergleich herangezogen werden, weil da selbstverständlich die Durchschnittsgeschwindigkeiten sinken. Der Zehn-Kilometer-Rekord stand, als Kluge gegen ihn anlief, auf reichlich 152 Stundenkilometern. Das wären noch nicht 4 Minuten für 10 Kilometer, zu denen ein Fußgänger etwa 2 Stunden braucht. Die von Ewald Kluge erzielten Ergebnisse sahen nun folgendermaßen aus:

Rekorde mit fliegendem Start:

Strecke	Bisher Zeit	Bisher Stundenkilometer	Kluge-Rekorde Zeit	Kluge-Rekorde Stundenkilometer
1 km	19,805	181,772	16,65	183,206
1 Meile	32,23	179,759	31,49	181,390
5 km	1:51:40	161,58	1:44:97	172,1
5 Meilen	2:59:46	161,6	2:48:76	171,625

Rekorde mit stehendem Start:

Strecke	Bisher Zeit	Bisher Stundenkliometer	Kluge-Rekorde Zeit	Kluge-Rekorde Stundenkilometer
10 km	3:55:50	152,87	3:38:59	164,421
10 Meilen	6:11:53	155,94	5:49:22	165,901

15 neue Weltrekorde allein für Motorräder gewinnt in jenen entscheidungsvollen Tagen die Auto-Union, sechs davon kommen auf Ewald Kluges großes Siegeskonto. Er hat, wie immer, auch diesmal die auf ihn gesetzten Erwartungen und Hoffnungen nicht getäuscht. Um dieses Verdienst voll würdigen zu können, müssen wir einmal genauer ansehen, wie weit — der Zeit und den Stundenkilometern nach — Ewald die vorhandenen Höchstleistungen überflügelte.

Dann ergibt sich folgende Übersicht:

Strecke	Zeit	Stundenkilometer
Fliegender Start		
1 km	3,155 sec.	1,534
1 Meile	0,74 sec.	1,605
5 km	6,43 sec.	10,52
5 Meilen	10,7 sec.	10,025
Stehender Start		
10 km	16,91 sec.	11,551
10 Meilen	22,31 sec.	9,961

Die Übersicht zeigt deutlich, um welche geringen Zeiten manchmal gekämpft wird. Eine knappe $^{3}/_{4}$ Sekunde entscheidet. Natürlich darf man die von Kluge gezeigten Leistungen nicht aus den absoluten Zahlen erschließen wollen, also nicht etwa sagen:

Das höchste Maß seiner Fähigkeit zeigte sich bei der Zehn-Kilometer-Fahrt, weil er da 12,5 Stundenkilometer sozusagen gut machte. Die Ziffern gewinnen vielmehr erst dann ihre Sprache, wenn wir sie in Beziehungen zueinander setzen, zum Beispiel feststellen, daß die normale Minderung der Beschleunigung beim Übergang von der kurzen auf die lange Strecke bei Ewald ganz anders aussieht als bei den vorherigen Rekordinhabern.

Diese gingen von 181,77 bei einem Kilometer auf 161,58 bei fünf Kilometern zurück, das sind rund 20. Kluge aber ließ nur von 183 auf 172 nach, 11! Diese Zahl ist für die Bewertung der fahrerischen Fähigkeiten wichtig, denn sie sagt uns, daß Kluge selbst bei langen Rekordstrecken von der Höchstzahl der Kurzrekorde nicht viel abweicht, also ein geradezu erstaunliches Kraftreservoir zur Verfügung hat. Auch bei allergrößten Anstrengungen hält er, soweit als möglich, gleichmäßig durch.

Die Vergleichsziffern zwischen 1 Meile und 5 Meilen weisen das gleiche Endergebnis auf, nämlich einen Kilometerunterschied von 18, bei Kluge nur einen solchen von 10.

So schließt die große Rekordwoche wieder mit der Bestätigung der Wahrheit ab, der wir auf unseren Streifen durch die Renngeschichte der letzten Jahre schon so oft begegneten:

Ewald Kluge in Front!

VIERTES KAPITEL

Australien wird „erobert“

Nach 1933, als die schöpferischen Kräfte stärker denn je durch die Adern eines frisch und froh erwachten Volkes pulsten, hat die Auto-Union zu einem gewaltigen Maße mit dazu beigetragen, das deutsche Ansehen in allen Erdteilen zu erhöhen.

Das Jahr 1937 bedeutete in diesen Bemühungen die reichste Entfaltung, schenkte aber auch die schönsten Früchte. Im Januar kämpften Rosemeyer und Ernst von Delius auf den südafrikanischen Bahnen und kehrten erfolgreich von ihnen zurück. Im Sommer tobte der alle Welt aufregende große Wettstreit auf der Vanderbilt-Bahn in New York. Hans Stuck fuhr erfolgreich in Südamerika, und nun, als die europäische Rennsaison schon zu Ende geht, soll Ewald Kluge nach Australien gehen und dort mit seiner berühmten 250er DKW die Konkurrenz aus dem Felde schlagen.

Es wurde ja schon seit dem Frühsommer davon gemunkelt. Jedoch Sicheres war nicht zu erfahren. Aber zwischen den Rekorden, die damals Ewald auf der Frankfurt - Darmstädter Reichsautobahn mit seinen neuen Geschwindigkeiten vom Himmel ihrer Unnahbarkeit herabschoß, flatterten auch die ersten bestimmten Nachrichten zu seinen Füßen. Und eines Tages

kam denn auch wirklich sein treuer und besorgter Rennleiter, Adolf Meurer, zu ihm und meinte: „Ewald, pack ein. Du fährst zur australischen TT., und zwar recht bald, also beeile Dich, daß Du Deine Siebensachen in Deinen Koffer und die Tüte mit den Pässen in Deine Tasche verstaust. Nach Hause kannst Du nicht erst fahren."

Stolz ist unser Ewald, als ihm die Aufgabe übertragen wird, und das mit Recht. Seit 35 Jahren ist kein Deutscher mehr auf einem australischen Motorwettbewerb gewesen. 1902 kämpfte dort Thaddäus Robl, 1903 Henry Meyer. Seitdem ist das weite Land da unten auf unserer Gegenseite uns verlorengegangen. England besitzt dort unumstritten mit seinen Maschinen den Automarkt. Es ist kein Zufall oder entsprang nicht einem launischen Einfall, daß 1936 der berühmte englische Fahrer Stanley Woods zu den Kämpfen im „Buschland" geschickt wurde. Der große erste Preis, den damals seine Fahrkunst und seine Maschine erzwangen, ließ die australischen Exportziffern der englischen Motorradindustrie gewaltig aufschnellen.

Jetzt kann und soll Ewald Kluge im wahrsten Sinne des Wortes einen Erdteil erobern!

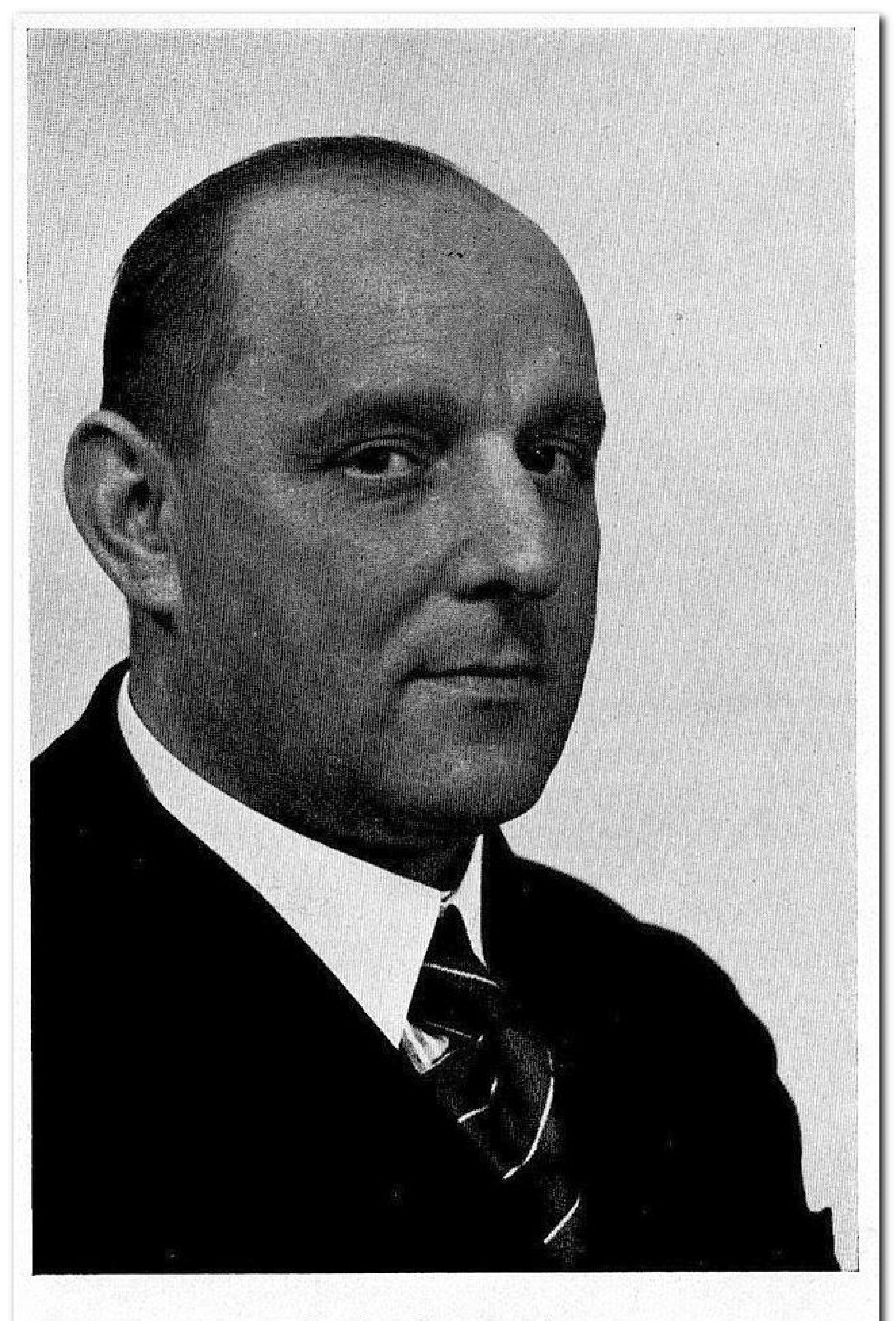
Und nun kommt noch was ganz Feines: die Erni darf mit. Offensichtlich hat sie sehr gut gefolgt. Man ist nämlich in der Auto-Union in solchen Fragen etwas gewitzigt worden und hat allerhand Erfahrung. Wenn Rosemeyer seine Elly mit zum Vanderbilt-Rennen nach New York nehmen durfte — warum Ewald seine Erni nicht mit nach Australien?

Also der junge Mann aus Lausa und seine junge Frau aus Freital sind auserkoren, über die paar großen Teiche ins ferne Land zu fahren. Ihre junge Ehe



Ewald Kluge mit den deutschen Rennfahrern beim Führer

(Kluge steht rechts von Brauchitsch in der zweiten Reihe, vor ihm Rosemeyer und Caracciola)



Oberingenieur Prüssing,
der technische Leiter der Auto-Union – DKW – Rennabteilung

Aufn. Meiche – Auto-Union

gewinnt einen so großen und schönen Inhalt, daß man die beiden Gatten drum beneiden könnte. So jung sein und so viel erleben, muß das schön sein!

Allerdings, den beiden kam nicht gleich zum Bewußtsein, daß ihnen die Lotterie unseres Lebens das große Los geschenkt hatte.

Erst gab es eine alle Besinnung erstickende große Hatz. Denn erst „fünf Minuten vor der Angst", also vorm letzten möglichen Abreisetermin, fiel die endgültige Entscheidung. Und nun hieß es: sich sputen. Fix, fixer, am fixesten. Schnell über Köln nach Antwerpen.

„Hallo! Wo liegt der Dampfer ‚Dortmund'?"

„Da rechts oben am Kai!"

„Du lieber Himmel! Auf dem Kohlenkasten sollen wir nach Australien? In dem Dreck und Staub? Wir sind doch schließlich nicht des Kohleschippens wegen hierher gekommen!"

Der freundliche Kapitän beruhigt: morgen wird das Schiff blitzsauber aussehen. Erst müssen Kohlen geladen werden, und nicht zu wenig, gleich für die Rückreise mit. Denn in Australien üben sich die Hafenarbeiter zum Wohle der Schiffahrt im Streiken, und da ist's gut, wenn man nicht zu warten braucht, bis sich das Streikfieber gelegt hat. Deshalb nimmt der vorsichtige Käpten seine Kohlen von Europa aus gleich für die Rückreise mit. Dadurch wird das Schiff natürlich außerordentlich belastet und liegt sehr tief. Von Bord bis hinunter zum Wasser ist's nicht weit. Sonst läßt sich die Sache auf dem 5000 Tonnen großen Kasten recht gemütlich an. Der Alte erweist sich als ein ruhiger, vernünftiger Mann, bei dem Erni einen besonderen Stein im Brett hat, weil sie für ihn auf

der langen Seereise unentwegt Zigaretten dreht. Dann befindet sich noch ein junger Lehrer an Bord, ein Plauener. Den hat die Sehnsucht nach der großen Welt gepackt. Deshalb „verheuerte“ er sich als Lehrer nach Samoa und lebt nun auf seiner 44 tägigen Reise den Traum seiner großen Zukunft.

Ferner reisen noch ein pensionierter Angestellter einer Schiffahrtsgesellschaft mit und ein 76 jähriger alter Knabe, ein australischer Kartonagenfabrikant, Deutscher seiner Herkunft nach. Die uralte deutsche Sehnsucht nach der Heimat trieb ihn noch einmal zurück.

Kreuz und quer durchreiste er das Vaterland, Wien, Nürnberg, München, und nun steigt er begeistert wie ein Jüngling wieder ins Schiff. Sein noch junges Herz erlebte das Deutschland Adolf Hitlers. Der alte Herr macht aus seiner glühenden Begeisterung für alles, was er sah, kein Hehl. Er geht als freiwilliger Sendbote der neuen deutschen Zeit zurück nach Australien und will dort von dem Gewaltigen künden, das er in seiner alten Heimat erlebte. So sind die ersten Tage der Abreise ausgefüllt mit den Fragen nach dem Woher und dem Wohin. Der Ärmelkanal liegt backbords; das Schiff dreht nach Süden. Aber im Golf von Biskaya weht ein heftiger Sturm. Der legt den Kasten auf die Seite. Wie ein Motorrad in der Kurve schneidet es durch die Wellen. Solche Schräglagen stören ja Ewald nicht weiter. An die ist er von Berufs wegen schon gewöhnt. Darnach zeigt sich Petrus etwas freundlicher und stellt das Wetterglas auf Schönwetter. Nun wird’s erst recht gemütlich. Die Fahrt auf einem solchen Frachtdampfer hat doch viele Reize und ist in mancher Beziehung schöner als auf einem großen

Luxusschiff. Auf der „Dortmund“ sind die paar Fahrgäste, die sich ausgezeichnet verstehen, die Herren im Schiff, an keine Vorschrift gebunden, können gehen, wohin es ihnen beliebt, und treiben, wozu sie Lust haben, — meist zum geruhigen Faulenzen auf den von der Sonne heiß bestrahlten Schiffsplanken. Freilich, Freiübungen, Hoch- und Weitsprünge sind in der Kajüte nicht möglich. Da ist der Raum reichlich knapp. Aber dafür gibt es vom Deck aus mancherlei zu sehen: riesige Albatrosse, fliegende Fische, auch mal einen großen Hai.

Beim Überschreiten der Äquatorlinie wird Ewald feierlich getauft. Neptun, der Gott der Wellen und Wogen, Fische, Nixen und allerhand Lebewesen im Salzwasser, kommt mit seinem Dreizack an Bord und vollzieht die Taufe höchstpersönlich. Denn nicht alle Tage kreuzt ein deutscher Straßenmeister den Äquator. Solch eine Gelegenheit will sich der Meeresgott nicht entgehen lassen. Er hält eine großartige Rede und beauftragt Ewald, für ihn ein Unterwasser-Motorrad bei DKW zu bestellen. Denn so fix, wie diese Maschinen liefen, könne er, der Meeresgott, selbst nicht durch sein Reich kommen. —

Allmählich dämmert das Leben ein. Hinter Kap Horn hat man schon Mühe, sich zu erinnern, daß es in der Welt auch anderes gibt als geruhige Schiffsfahrten, daß bald wieder die Motore dröhnen und ein ganzer Erdteil in seinen Zeitungen von dem sich nahenden Europameister berichtet.

Adelaide! Landung in Australien. Herr von Oertzen, der Vertreter der Auto-Union bei den bevorstehenden Kämpfen, empfängt das Ehepaar Kluge und den Monteur Wagner. Es geht nicht gleich zum Rennen. Noch

sind einige Tage Zeit. Zeit? Ja, die gab es auf dem Schiffe viel zuviel und hier zuwenig. Reporter, Photographen und Rundfunk stürzen auf den deutschen Meister ein. Was sie alles von ihm wissen wollen! Er kann nicht viel auf die viel zu vielen Fragen sagen. Aber aus jedem Wort, das aus seinem Munde kommt, machen die Zeitungsleute einen großen Artikel. Ewald staunt. Das ist auch eine Kunst! Aber hinter all den Fragen, Reden, Besuchen, Bestaunen und Begucken steht doch eines, das Ewald erfreut: die echte sportliche Begeisterung der Australier. Ewald schwimmt in einem Strome aufrichtiger Willkommensfreude. Die Leute sind alle nett, adrett, sportlich begeistert und außerordentlich gastfreundlich. Die oberen Zehntausend ja nicht. Die müssen „englisch vornehm" bleiben. Aber für die fährt ja Ewald schließlich nicht.

Natürlich wollen die guten Leute auch zeigen, was sie können, und schleifen ihn gleich am folgenden Sonntag mit zu einem Sandbahnrennen, zu einem „Amateurrennen" würden wir sagen. Da fährt, wer Lust hat und — wie er Lust hat. Ewald guckt sich erst einmal die Maschinen an und fragt sich kritisch, was die liebe australische Konkurrenz aus den alten Mühlen herauszuholen gedenkt. Beim Rennen wird ihm allerdings etwas anders zumute:

„Mir hat wirklich schon beim Zugucken des Herz gebubbert. Die Kerle fuhren wie der Teufel, rücksichtslos, ja auch sinnlos. Manchmal nach der Devise: feste ran an den Mann!" Ein wildes Rennen! Ohne Technik, ohne Überlegung, ohne Schonung der Maschinen, so, wie man etwa in Amerika Wagenrennen durchführt. Sensation! An die zehn Mann bummern bei diesem „kleinen" Rennen mit ihren Maschinen und

Schädeln gegen die stabile Bretterwand rechts und links der Bahn. Die Wand bleibt ganz, Maschinen und Knochen nicht. — „Gute Luft“, denkt Ewald, „wenn das nächsten Sonntag meine Konkurrenten sind, die Kerle fahren ja alles zuschanden.“

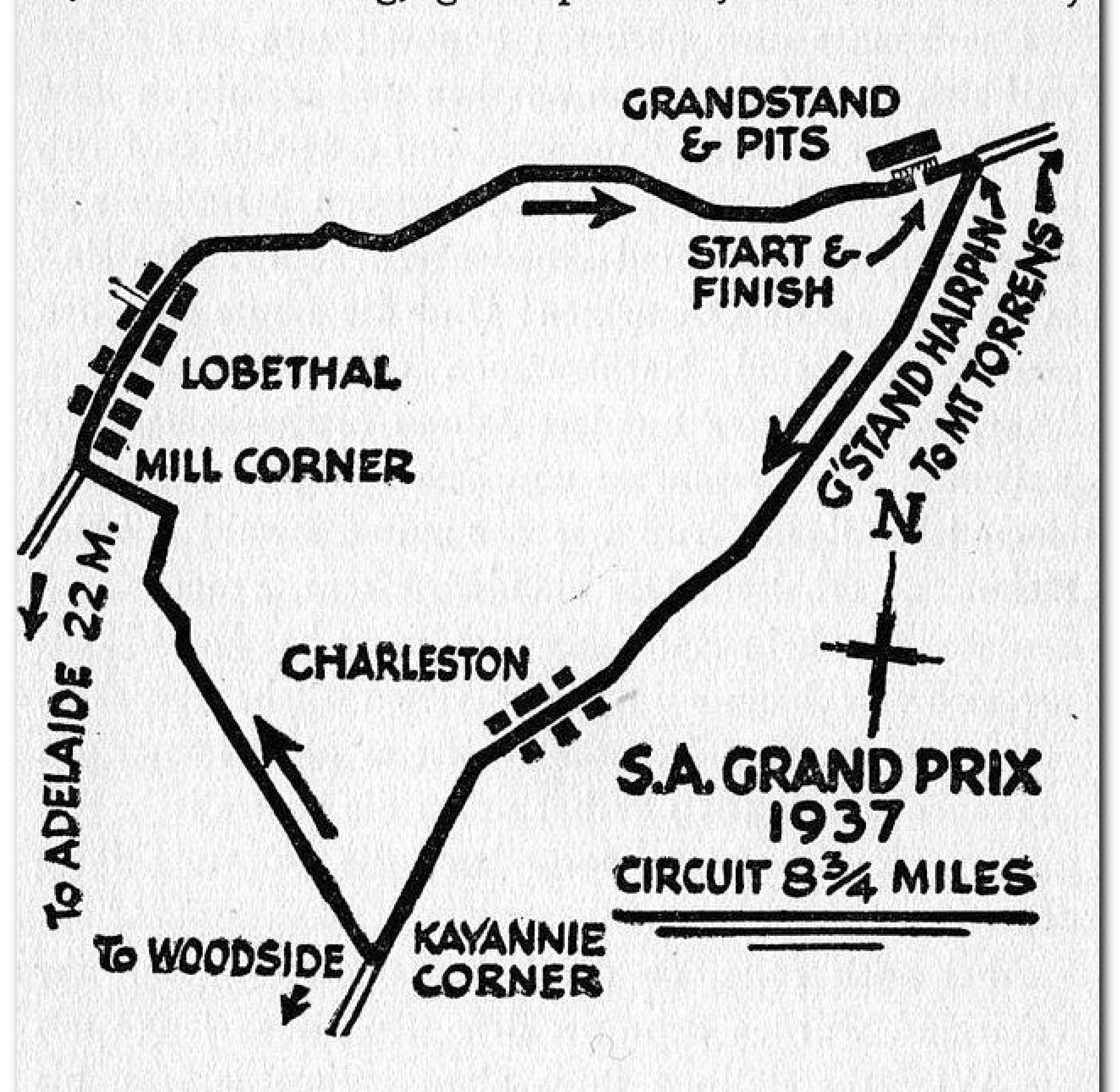
Das könnte also nächsten Sonntag sein. Bis dahin will sich Ewald die Bahn ansehen und trainieren. Die Strecke liegt etwa 60 Kilometer von Adelaide entfernt, bei dem Ort Lobethal. Gleich daneben befinden sich Hahndorf, Klemzig und Gnadenfrei. Nanu? Das sind ja alles deutsche Ortsnamen! Und die Leute sprechen deutsch. Sie sind Nachkommen deutscher Auswanderer, die vor etwa hundert Jahren hierherkamen, ihr Volkstum treu bewahrten und sich riesig freuen, solch einen lebendigen Gruß wie den guten Ewald aus der Heimat zu erhalten. Des Händedrückens, Fragens und Einladens ist kein Ende. Keine Minute hat Ewald Zeit für sich. Er könnte in dieser vielen Liebe ersticken. So viel ist es. Den Lobethalern ist es nicht immer gut gegangen. Nach 1919 verbot ihnen die australische Regierung „aus Sicherheitsgründen“ die Führung ihres deutschen Ortsnamens.

Aber nach 1933, da die Lobethaler stolzer auf ihr Vaterland wurden denn je, drängten sie so lange um die Wiederherstellung ihres alten Heimatnamens, bis sie ihren Willen durchsetzten.

Ewald geht bei alledem manches durch den Sinn. In der Schulzeit hat er gelernt, Australien sei zuerst von Verbrechern bevölkert worden, welche die englische Regierung dorthin deportiert hatte. Dem Ewald wäre eigentlich wichtiger gewesen, wenn er erfahren hätte, daß hier so große, starke, für das Mutterland schwärmende deutsche Kolonien bestehen!

Inzwischen rückt der Sonntag immer näher, an dem die „South Australien Tourist Trophy for light weight" ausgetragen werden soll.

Die Strecke ist schön und schnell, ein Dreieckkurs, 14 Kilometer lang, gut asphaltiert, sehr kurvenreich,



darunter zwei spitze und zwei rechtwinklige Kehren. 160 Kilometer müssen gefahren werden.

Die ganze Konkurrenz tritt an. Australien schickt seine besten Fahrer, fast alle auf Norton und Velocette. Nur noch einer fährt wie Ewald die DKW: ein Deutsch-Australier namens Frederic, ein ausgezeichneter und zuverlässiger Sportsmann. Das Rennen selbst verläuft DKW-programmäßig; das heißt: Kluge und

hinter ihm Frederic reißen allen anderen aus. Ewald legt eine Rekordrunde hin, daß alle Bauklötze staunen, erreicht mit seiner unglaublichen Schnelligkeit einen Runden- und Streckenrekord und wird einwandfrei erster Sieger. 57 Minuten und 55 Sekunden hat er für die Gesamtstrecke gebraucht. Das brachte vor ihm noch niemand fertig. Frederic kommt 4 Minuten nach Kluge an. Die anderen liegen abgeschlagen weit hinten im Feld. Schluß in der Klasse der 250er Räder. Der deutsche Sieg ist einwandfrei, ganz groß. Die Deutschen von Lobethal und Umgebung sind begeistert und stolz. Die anderen Australier halten mit ihrer ehrlichen Bewunderung nicht hinter dem Berg. Viele drängen sich herzu und wollen Ewalds Maschine sehen. Ja, das ist freilich ein ander Ding als manche von denen, die da mit um die Wette liefen: blitzsauber, absolut zuverlässig, beste deutsche Werkarbeit.

Nächste Programmnummer. Rennen der 350er Klasse.

„Bitte zum Start aufstellen."

Ja, was soll das heißen? Da schiebt ja der Ewald sein kleines, braves Maschinel mit an den Start und stellt es zwischen die größeren Brüder mit der viel stärkeren Motorpuste! Tatsächlich, Ewald fährt noch einmal mit. Die kleine Maschine mit den großen und der große Fahrer mit den — nun sagt ja nicht: mit den kleinen! Denn da steht ein Sieger von der englischen T. T. mit am Start, namens Foster, und wenn solche Leute antreten, das will schon etwas heißen. Wer auf einer englischen T. T. gesiegt hat, gehört unbestritten zu den besten Fahrern der Welt. Das muß man Foster einwandfrei zugeben. Und er hat ja auch die viel stärkere Maschine. Eigentlich bißchen viel

von Ewald, der noch keine englische T. T. gewonnen hat, mit seiner kleinen 250er Liebe sich zu dem Rennen der Großen zu melden. Aber schließlich sind die Fahrer nicht für die Klasseneinteilung da, und wenn da ein Könner aus einer kleinen Klasse kommt und zu den Großen sagt: „Ich will mit euch um die Wette laufen, vielleicht bin ich auch so schnell wie ihr" — dann ist dagegen nichts einzuwenden.

Los geht die Jagd. Foster selbstverständlich voran. Der kann schon fahren. Aber die anderen 350er Maschinen hängt Ewald gleich ab. Er liegt an zweiter Stelle. Das ist allerhand. Und so viel fixer ist der große Foster auch nicht als der kleine Ewald. Denn der sitzt seinem Vordermann dicht auf den Fersen. Foster dreht mehr auf — Ewald auch. Der Erste möchte den Zweiten abschütteln, holt raus aus der Maschine, was er kann. Umsonst! Der Kleine hat zwar die kürzeren, aber dafür die schnelleren Beine. Eine aufregende Jagd. Jetzt holt Ewald sogar auf, setzt zum Überholen an. Nein! Geht nicht! Foster kann das Tempo noch etwas beschleunigen. Aber Ewald auch. Und nun geschieht, was niemand erwartete: Kluge geht an Foster vorbei, nimmt die Spitze, hält sie, erhöht seinen Vorsprung, führt das Rennen zu Ende und siegt!

Siegt!

Mit einem Vorsprung von 3 Minuten 35 Sekunden. Einfach großartig. Phantastisch! Unerhört! Noch nie dagewesen in Australien! Die Telephone rasseln. Die Fernsprechleitungen zittern. Nun weiß ganz Australien: Jetzt ist ein großer Meister zu uns gekommen. Was die Presse über ihn voraussagte, hat er nicht nur gehalten, sondern übertroffen.

Auch die Heimat freut sich. Die DKW-Werke können stolz sein. Der Korpsführer, der immer regsten persönlichen Anteil an Kluges großem Aufstieg genommen hat, telegraphiert:

„Doppelsieg Kluge auf DKW fernab der heimatlichen Basis in Australien glänzender Abschluß der Auslandsrennerfolge der Auto-Union im Jahre 1937. Aufrichtigen Glückwunsch und Anerkennung."

Übrigens wurde der Dritte bei diesem Rennen Frederic auf seiner 250er Maschine. Er kam nur 20 Sekunden nach dem Zweiten an!

Interessant ist außerdem der Vergleich der Zeiten, die in beiden Rennen gefahren wurden. Kluge brauchte nämlich beim ersten Rennen die gleiche Zeit wie beim zweiten (57 Minuten 55 Sekunden) und Frederic auch: nämlich jedesmal 61 Minuten 50 Sekunden. Diese Zahlengleichheit beweist die absolute Zuverlässigkeit der Maschinenkonstruktion und die Stetigkeit fahrerischer Leistungen.

Das war der große Sieg vom 27. Dezember, also mitten in der Weihnachtszeit. Während wir zu Hause Nüsse knacken, pflückt Ewald bei einem Farmer, der ihn einlud, im Garten die wunderbarsten Kirschen.

Für den 3. Januar ist das nächste Rennen angesetzt, die „Ballarat-Centenary T. T.". Die Rennstrecke liegt bei Melbourne, das ist etwa 600 Meilen von Lobethal entfernt, also ein ganz hübscher Weg. Oertzen fährt das Ehepaar Kluge in seinem Audi dorthin, meist auf schönen, gut gepflegten Straßen. Die weite australische Landschaft offenbart ihre Geheimnisse. Kaninchen huschen über den Weg, große Eidechsen mit schillernden Rücken liegen in der Sonne, buntgefiederte Vögel schweben aufgestöbert über endlosen Wäldern,

Schlangen züngeln an den Bäumen. Dann kommen wieder weite, riesige, fast unbewohnte Strecken, auf denen Schafherden weiden. Hin und wieder unterbrechen mächtige Seen das Landschaftsbild. Pelikane flattern auf.

Ewald kommt heil an seinem Bestimmungsort an.

Diesmal ist's nur ein „kleines" Rennen. Denn es fahren nur 250er und 350er Maschinen, — leider zu gleicher Zeit, so daß sich der deutsche Meister den Gedanken eines zweiten Startes aus dem Kopf schlagen muß. Die Bahn ist auch nur 2,50 Kilometer lang und muß zwanzigmal durchfahren werden, also sind insgesamt nur 50 Kilometer Strecke zurückzulegen.

Und doch hat es mit dem „kleinen" Rennen seinen „Schleuder" — buchstäblich. Beim Training kommt Ewald ins Rutschen und stürzt, daß ihm alle Knochen weh tun. Da merkt er die Tücken des Weges. So was nennt sich Rennbahn! Schmale, sandige Wege mit Löchern und Furchen, Viehweiden rechts und links, die nicht einmal abgegrenzt sind, so daß das liebe Rindvieh, wenn's ihm einfällt, jedem Fahrer über den Weg laufen kann. Glücklicherweise geschieht Ewald bei dem Sturz nichts. Nur die Politur im Gesicht ist etwas zerkratzt. Aber das Rad hat doch einen Knacks wegbekommen. Gut, daß ein Reserverad bereitsteht. Das Training ist nur morgens zwischen fünf und acht Uhr erlaubt. Die Luft ist kalt. Der Vergaser muß darnach eingestellt werden. Das Rennen selbst wird aber in der Mittagszeit durchgeführt, bei glühender Hitze, also unter ganz anderen klimatischen und damit technischen Verhältnissen als das Training. Ewald fährt während des entscheidenden Kampfes auf Marke „Sicher". Er darf jetzt keinen zweiten Sturz riskieren.

Als er an dem Manne mit der Würfelflagge vorbeikommt und damit über die Ziellinie, sind von den Konkurrenten nur zwei in der letzten Runde, sieben erst in der neunten! Sechs fielen aus. Auch hier wieder Rekordzeit, auch hier war die kleine DKW schneller als die beste der mitfahrenden 350er Maschinen, nämlich um 12 Sekunden. Das ist das Ergebnis:

1. Kluge, Auto-Union 23 Minuten 56 Sek.
2. Haymann, Excelsior 25 Minuten 28 Sek.
3. Domovan, Velocette 25 Minuten 41 Sek.

Kluge hat also über $1^1/_2$ Minuten Vorsprung vor dem zweiten Sieger. Das ist bei der Kürze der Strecke und der Zeit eine sehr beachtliche Leistung.

Frederic kommt als Vierter durchs Ziel. Er stürzte während des Rennens, ließ sich davon in seinem Kampfeifer nicht beirren. Vom Sturz war das Auspuffrohr seines Rades verdrückt. Obwohl es glühend heiß war, bog er es zurecht und fuhr mit verbrannten Händen weiter!

Ungemütliches aus dem Busch.

Australien ist das Land der Karnickel. Wer ein Exemplar dieser Landplage abschießt, tut ein gutes Werk. Dort ist ein wahres Jagdparadies. Da kann jeder auf den Anstand gehen, braucht dazu weder Jagdkarte noch Jägerprüfung und hat keine Schreibereien mit der Abschußliste. Ewald versucht sich auch ein wenig an diesen schmackhaften, aber in Australien wenig beliebten Nagetierchen. Mit der Zeit wird ihm die Sache doch ein bissel langweilig. Er sucht sich ein „edler" Wild, und so kommt ihm denn, ganz weidmännisch, der Gedanke, zur Verschönerung und Verbesserung seiner australischen Expedition mal auf die

dort bestehenden Rekorde anzulegen. Nun, da hat ja der Chemnitzer schon mehrfach bewiesen, daß er bei solcher Jagd von unerhörter Treffsicherheit ist. Aber das interessiert die Australier nicht, noch imponiert es ihnen. Die haben nämlich in diesen Dingen ihren eigenen Kopf, sozusagen einen großräumigen Lokalpatriotismus. Europäische Titel kennen sie nicht. Für sie sind allein die australischen maßgebend. Und wer bei ihnen etwas gelten will, muß australische Rekorde brechen. Ewald ist dabei. Die Rekordstrecke liegt bei Cembara, dem Sitz der australischen Regierung, dicht bei Sidney, etwa 700 Meilen von Melbourne entfernt. Ein weiter Weg! Aber die Mühsale der Reise müssen ertragen werden. Ewald möchte gern das „Maß vollmachen".

Die Geschichte beginnt sehr ulkig und endet sehr ärgerlich. In Cembara erwarten drei Zeitnehmer die deutsche Expedition. Komische Käuze sind das, die Australier nämlich. Zunächst haben sie furchtbar viel Zeit und vertrösten von einem Tag zum andern. Dann stellen sie sich offensichtlich dumm. Hierauf faseln sie etwas von den auf der Strecke schon erreichten Rekordziffern, was eigentlich heller Unsinn ist. Der Rekord für die Viertelmeile stehe für die 250er Maschine auf etwa 150 Stundenkilometern!

„Wollen die uns graulen machen? Das ist bestimmt Schwindel, was die uns da erzählen..." Zunächst haben die Deutschen von der australischen Klubleitung die offiziellen Zeiten erfahren, die viel, viel tiefer liegen. Außerdem können sich die DKW-Leute auf Grund ihrer Beobachtungen an den australischen Maschinen an den fünf Fingern ausrechnen, daß dieser Rekord von 150 „Schnitt" hier noch nie gefahren

wurde und nie gefahren werden konnte, weil noch kein Ewald Kluge und noch keine DKW in Australien war.

„Wetten? Wir bieten Tausend Pfund und eine Velocette, wenn ihr nachweist, daß hier ein Australier auf einer englischen oder australischen Maschine diese Zeit herausgeholt hat."

Die Wette wird nicht angenommen. Die drei Bangemacher ziehen sich zurück. Was sind das für seltsame Menschen? Sollen bei einem Rekordversuch helfen und legen, bildlich gesprochen, einen Stein nach dem anderen in den Weg. Die Sache wird allgemach ärgerlich und ungemütlich. Ewald denkt sehnsüchtig an die ONS-Organisation daheim. Wie prompt die bei solchen Sachen arbeitet! Die „australische ONS" aber legt keine Streckentelephone, baut auch keine Zeitnahme auf, tut nichts, rührt keinen Finger. Endlich löst sich das Rätsel. Die drei „offiziellen" Zeitnehmer sind zugleich die Inhaber der drei Rekorde auf der Bahn bei Cembara und haben natürlich kein Interesse, sich sozusagen ihr eigenes Rekordgrab zu schaufeln. Sie leisten passiven Widerstand. Zu guter Letzt bekennen sie, daß sogar die Batterie für den Zeitnehmerapparat fehlt. Die deutsche Mannschaft hilft aus. Endlich, an einem glühend heißen Tag, da der Asphalt weich wie Sirup ist, bequemen sich die Herren des Rekordes. Sie denken heimlich, der Ewald werde heute nicht so schnell sein.

Der deutsche Meister guckt sich die Bahn auch etwas mißmutig an. Sie ist drei Meilen lang, aber eigentlich gar keine Rekordstrecke, unübersichtlich und mit einer Erhöhung in der Mitte. Ewald muß mit vollgefülltem Tank fahren, dazu mit handelsüblichem Brennstoff

und vor allem mit einer normalen Rennmaschine, und das ist was anderes als eine Rekordmaschine.

Trotzdem los! Die Sache wird schon schiefgehen. Erst einmal dem Rekord für eine Viertelmeile zu Leibe rücken. Einmal hin — einmal her. Hinfahrt: sehr gut. — Rückfahrt?? „Haben wir nicht gemessen", gestehen die Herren Zeitnehmer — ganz offiziell!

Zum Donnerwetter! Ist das Liederlichkeit oder Böswilligkeit?

„Also noch einmal das gleiche. Aber jetzt werden beide Läufe gemessen."

Hurra! Neuer Rekord! 94,6 Meilen = 151,3 Stundenkilometer. Das ist ein gewaltiger Sprung! 33 Stundenkilometer mehr als bisher! Der alte Rekord ist weit — weit überholt — mausetot! Die Herren Zeitnehmer ziehen saure Gesichter. Soll das so weitergehen? Ewald möchte die Höchstleistung über eine Meile überbieten, ja, wenn möglich, die Hundert-Meilen-Grenze überschreiten.

Hm. Eben kommt ein Gewitter. Der Regen plantscht wie aus Gießkannen herunter. Also warten wir.

„Unmöglich, wir müssen sofort abreisen — höchste Eile."

Aus! Die Herren Zeitnehmer türmen. Wütend packt Ewald seine Maschine in die Kiste und fährt ab. Aber einen Rekord erzwang er doch, und den hat bis heute noch niemand in Australien übertroffen!

Der große Sieg am 30. Januar 1939.

Von Cembara nach Melbourne zurück. Wieder eine so unendlich lange Reise. Aber es hilft nichts. Jetzt naht das Hauptereignis des australischen Motorsportes: Der große Preis von Philipp Island. Das ist eine rund 50 Quadratkilometer große Insel, etwa eine Dampfer-

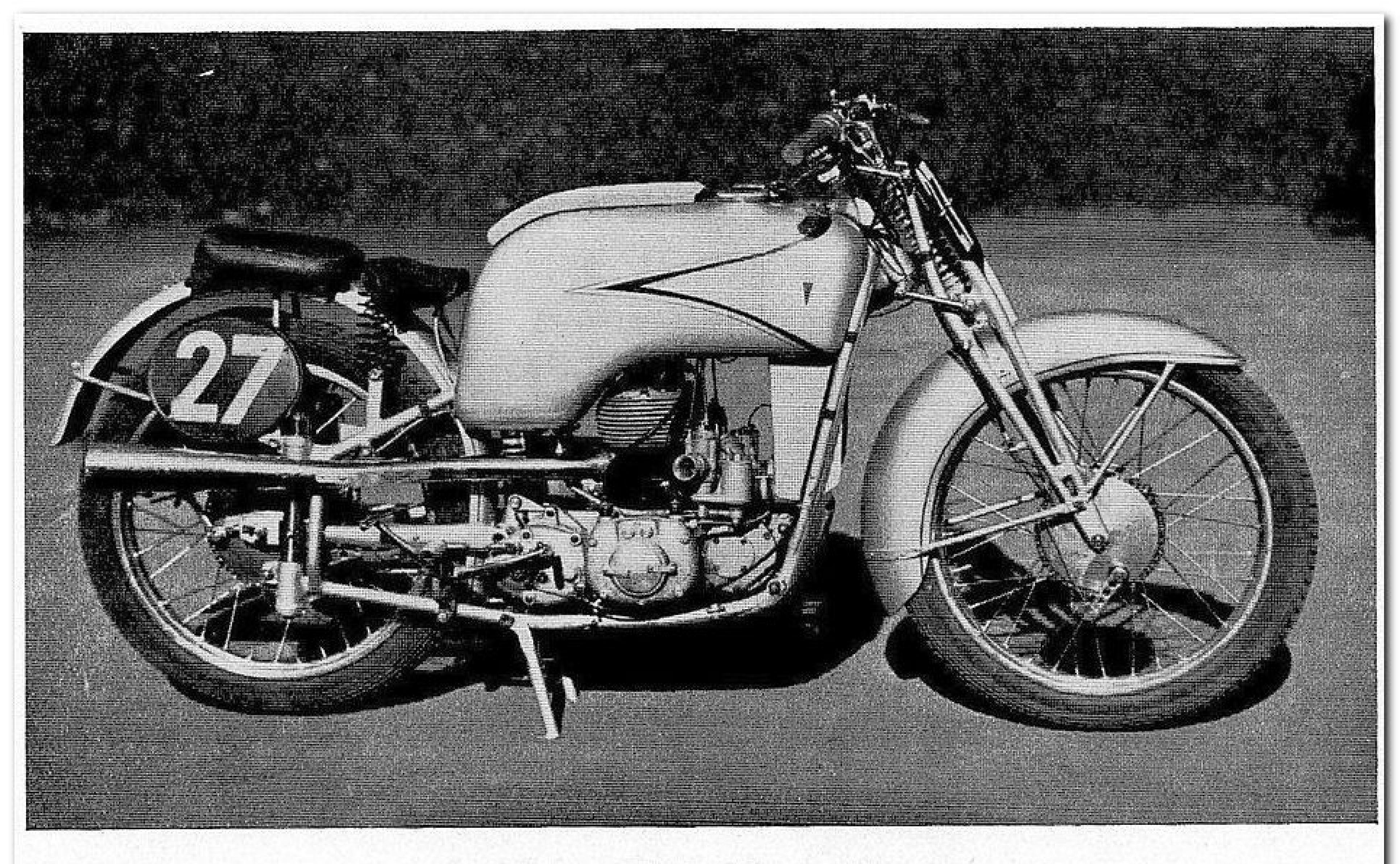
stunde von Melbourne entfernt. Warum man erst die vielen Menschen dorthin verschifft? In und um Melbourne gibt es doch sicher geeignete Straßen, auf denen das Rennen durchgeführt werden könnte. Ja, viel, viel bessere als in Philipp Island, wie sich nachher herausstellt. Denn die Rundstrecke ist alles andere als gut, eine scheußliche Sandstrecke mit Löchern und Steinen, 10 Kilometer lang, mit vier Geraden und vier rechtwinkligen Kurven. Zwölf Runden müssen auf diesem „Sechs-Tage-Gelände" gefahren werden. Das ist reichlich viel des Guten. Also: warum bleibt die ganze Renngemeinde nicht in Melbourne? Weil die australische Regierung hier Straßenrennen verboten hat. Unverständlich nach unserem Empfinden. Aber noch unverständlicher ein zweites Verbot: Selbst auf der einsamen Insel, die durch das Rennen ihre australische Berühmtheit erhält, darf die Straße nicht für festgesetzte Trainingszeiten abgesperrt werden. So kann eigentlich nur jemand verfügen, wer hinsichtlich des Rennsportes vom Tuten und Blasen keine Ahnung hat. Daß Straßen vorübergehend für Trainingszwecke abgesperrt werden können, so weit geht das behördliche Denken da unten nicht. Man will die Menschen in ihrem „angeborenen Recht", und dazu gehört die Freiheit der Bewegung, so wenig wie möglich hindern. Das ist der Gipfel der demokratischen Freiheit.

Trotz dieser Schikanen ist die Teilnahme der Australier an diesem entscheidenden Kampfe außerordentlich stark. Eine Rekordziffer von 20000 Besuchern wird erzielt. So viele sind noch nie hier gewesen. Mancher ist darunter, der von weit her kommt und seine Ferienzeit opfert, um einmal den berühmten deutschen Meister am Start zu sehen.

Der fährt vor dem Rennen die Strecke für sich ab. Das kann ihm ja schließlich niemand verbieten. Aber jetzt lernt er, was die australischen, hier gut bekannten Fahrer unter dem Begriff „Sandbahntechnik" meinen. Davon hat Ewald keine Ahnung. Die muß er erst lernen. Bremsen ist auf dem Sande überhaupt unmöglich. Da fällt der „Schlitten" gleich um. Nicht einmal schnell zurückschalten darf der Fahrer, gleich schwänzelt die Maschine. Und der Sand! Schrecklich ist das! Nicht die Hand vor den Augen zu sehen! Wenn der Vordermann stürzt, fährt der Nachfolgende über ihn weg. Dreht aber der Hintermann recht auf, so kann es passieren, daß er dem vor ihm Liegenden in den Rücken fährt. Eine tolle Sache ist das. Hier gibt's nur eins: Aufdrehen, ausreißen, daß man möglichst allein auf weiter Flur ist, und nicht umfallen. Beim Training geht's schon scharf her. Einer der lieben Mitfahrer verliert in einer schwierigen Kurve die Gewalt über sein Rad und fährt Ewald von hinten an. Der Deutsche fliegt mit seiner Maschine in den Sand. Gut, daß Ersatz an der Boxe bereit steht!

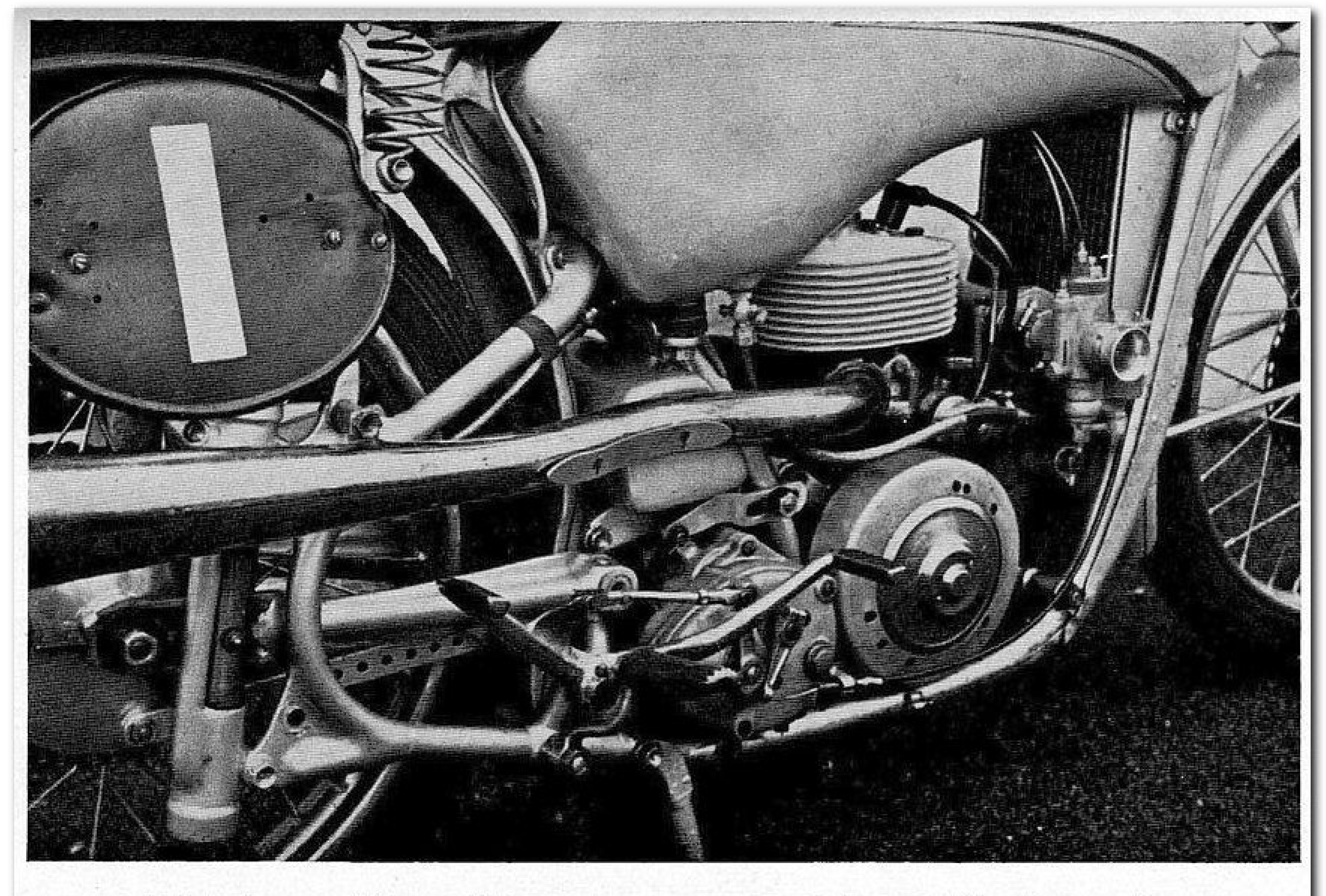
Baron von Oertzen ist selbstverständlich beim Training mit zugegen und hilft und rät, wo er nur kann. Aber er ist sonderbar gedrückt. Eigentlich ohne ersichtliche Ursache. Ob er den Glauben an Ewald Kluge und an einen Sieg unter so ungeheuer schwierigen Verhältnissen verloren hat?

Im Rennen selbst muß Ewald alle Erfahrung und alles Können aufbieten, um bei dem schlechten Weg ohne Unfall durchzukommen. Und siehe da: es gelingt ihm wieder. Er geht als Erster durchs Ziel, und zwar mit 118 Kilometern Durchschnitt. Dabei hat er nochmals einen neuen Streckenrekord aufgestellt. Der letzte



Auto-Union – DKW – Rennmaschine 1939

Aufn. Meiche – Auto-Union



Fußschaltung und Hinterradfederung der 250 ccm Auto-Union – DKW – Rennmaschine

Aufn. Meiche – Auto-Union

Rekord stand 102,3. Dem wird gleich zweimal der Garaus gemacht. Denn der Zweite, der ankommt, hat 113 „Schnitt", und das ist Frederic auf seiner DKW. Also ein großer Doppelerfolg der Fabrik, wie er schöner und eindrucksvoller nicht errungen werden kann. Jetzt gibt es unter den Sportverständigen Australiens keinen mehr, der an der Überlegenheit der deutschen Maschinen zweifelt.

Die beiden DKW-Fahrer, obwohl durch die anstrengende Hatz reichlich ermüdet, stellen sich noch zu einem zweiten Kampf, schieben, wie in Lobethal, ihre kleinen Maschinen zu den 350ern und fahren noch einmal mit. Aber diesmal sind die Hemmungen durch den schlechten Weg zu groß. Kluge und Frederic werden nicht wieder Erste und Zweite, sondern diesmal Dritte und Vierte. Trotzdem sind diese zwei Plätze noch recht ehrenhaft.

Kluge ist glücklich, ja überglücklich. Was er sich wünschen konnte, ist erreicht.

Die große Reise war nicht umsonst. Die Erfolge werden sich einstellen. Deutsche Maschinen werden in Australien fahren. Der Weltteil ist erobert. Das beweisen die vielen begeisterten Artikel in den australischen Zeitungen. Und nun geht's heim. Nun steht die wundervolle Rückreise bevor, darnach das Wiedersehen mit Freunden, Kameraden und dem kleinen Töchterchen, das einstweilen unter der Obhut seiner Großmutter blieb.

Warum nur Herr von Oertzen so still und schweigsam ist? Er hätte doch alle Ursache, sich mitzufreuen.

Oertzen nimmt mitten im Siegesjubel Ewald beiseite.

„Lieber Kluge! Eine bittere Nachricht aus der Hei-

mat: Bernd Rosemeyer ist vor einigen Tagen tödlich verunglückt. Ich habe Ihnen das absichtlich nicht vor dem Rennen erzählt. Sie verstehen mich."

Ein dunkler Schatten gleitet über die sonnigen Tage des Ruhms. Rennfahrerlos!

„Ich hatt' einen Kameraden — —."

Ein Australier holt sich den braven Monteur Wagner heran. Er soll in Australien bleiben. Goldene Berge werden ihm versprochen. Wagner lehnt ab. Die Heimat ruft. — — —

Und darauf kommt noch so ein Heimlicher, diesmal zu Ewald:

„Im Vertrauen, verehrter Herr Kluge: fahren Sie nicht nach Hause zurück. Ich habe zuverlässige Nachrichten. Bei Ihnen in Deutschland ist eine Revolution ausgebrochen. Das deutsche Volk wendet sich gegen Hitler! Bleiben Sie hier!"

Ewald lacht dazu, erzählt von seinem großen deutschen Vaterlande und seinem herrlichen Motorsport. Aber er redet gegen Wände. Alles umsonst. Die Lügenpresse des feindlichen Auslandes sät ihre giftige Saat. —

Ein wundervolles Erlebnis wird die Rückreise über Ceylon, Colombay, durch den Suezkanal nach Marseille. Von dort fährt ein Flugzeug nach Frankfurt am Main. Ein Tag Ruhe, und dann weiter nach Berlin. Großer Empfang auf dem Tempelhofer Feld. Der Korpsführer erscheint persönlich und spricht herzlichste Worte der Begrüßung und Anerkennung und befördert Ewald. Er kann darauf wirklich stolz sein. In Chemnitz ist der Empfang nicht anders. Das Werk, Stadt, Partei und NSKK erwarten den glücklichen Sieger. Zwischen wehenden Fahnen und bunten Gir-

landen fährt er in Adelsberg ein. Alle wollen ihn sehen, groß ist der Jubel, alle begrüßen den Australienfahrer. Auf dem Arm der Großmutter sitzt ein kleines Mädel und weht lächelnd mit einer kleinen Flagge. Ewald und Erni sind von der großen und so überaus erfolgreichen Weltreise heimgekehrt, und ihre stille, heimliche Sehnsucht nach ihrem Kinde wird erfüllt.

FÜNFTES KAPITEL

Das große Jahr 1938

1. Der Anfang.

In Australien hatte es schon groß begonnen; in Europa wurde es groß fortgesetzt. Was der Anfang versprach, galt auch bis zum Ende. Ewald Kluge will den gleichen Weg gehen wie im vergangenen Jahre, nämlich den zur deutschen Meisterschaft. Er weiß, daß er sich in diesen Kämpfen von neuem bewähren muß. Aber er ist sich seiner Kraft und seiner Maschine sicher. —

In der Rennleitung der Auto-Union beginnen schon im zeitigen Frühjahre die Beratungen. Vielerlei gibt's dabei zu bedenken. Im großen Chemnitzer Verwaltungsgebäude findet eine wichtige Sitzung des Technischen Beirates statt. Alle führenden Herren sind erschienen. Denn heute soll eine große Entscheidung fallen. Die Aufmerksamkeit aller richtet sich auf den Vortrag des Oberingenieurs Prüssing. Er führt aus:

„Die zwei neuen Konstruktionen für die 350er und die 250er Maschine sind während des Winters genauestens und schärfstens überprüft worden. Ich kann wohl sagen, daß die beiden Maschinen rennreif sind. Der Drehschiebermotor und die davorliegende Lade-

pumpe arbeiteten während der ausgedehnten Versuche einwandfrei. Die Maschine wird eine Spitzengeschwindigkeit von reichlich 160 Kilometern entwickeln — bei 6000 Umdrehungen. Ich habe besonders Vorsorge getroffen, daß unsere neuen Räder auf langen Strecken und auch bei wechselnder Witterung durchhalten. Daher die Hinterradfederung und die Auswechselung der bisher üblichen Glimmerkerzen durch die stabileren Boschsteinkerzen. Auf dem bevorstehenden Eilenriede-Rennen wird sich ja zeigen, ob die Maschine durchhält. Denn dort ist die Rundenzahl von 30 auf 60 erhöht, das sind 228 Kilometer Gesamtstrecke. Ich möchte bei diesem Rennen gern Vergleichswerte gewinnen und schlage deshalb vor, daß ein Fahrer das neue und ein zweiter das alte Modell fährt."

Die Anwesenden sind einverstanden.

„Herr Meurer", fragt der Vorsitzende den Rennleiter, „wie wollen Sie unsere Fabrikfahrer einsetzen?"

„Ewald Kluge fährt das neue Modell."

So ist die erste Entscheidung für das Jahr 1938 gefallen. — — — —

Brr. Ist das Wetter in Hannover wieder unfreundlich, unzuverlässig und rauh! April! Hoffentlich sind die Rennergebnisse besser als die Wetterverhältnisse. In Hannover ist, wie immer, ein Riesenbetrieb. Die Zahl der eingegangenen Nennungen übersteigt alles Erwarten. — Ewald Kluge findet sich dank seiner angeborenen Begabung mit der neuen Maschine schnell zurecht, wird auch gleich mit der Bahn wieder vertraut, in die eine neue Schlängelkurve eingebaut ist. 27 starten in der 250er Klasse. Darunter 18 DKW. Einer liegt von Anfang an weit voraus: Ewald Kluge. Er fährt wieder ausgezeichnet. Mit 109 Stundenkilo-

metern läuft er in der ersten Runde an, steigert bis zu 115 in der fünften und bleibt von da bis zur 30. Runde auf rund 117. Gegen Ende hin, als er alles schon mehrfach überrundet hat, dreht er auf durchschnittlich 116,5 zurück. Die neue Maschine bewährt sich vortrefflich. Es ist nicht so einfach, 228 Kilometer im Eilzugstempo mit einer so kleinen Maschine durchzuhalten!

2:27:41,1 = 117 Stundenkilometer: so heißt das Ergebnis dieses Rennens. Der erste der deutschen Meisterschaftsläufe ist damit gewonnen. Die bisher höchste Eilenriede-Ziffer (in Klasse 250) bei nur 30 Runden betrug nur 109 Stundenkilometer Schnitt. Ewald Kluges neue Rundenbestzeit wurde mit 121,5 gestoppt. Um nur eine Kleinigkeit bleibt sie hinter dem Durchschnitt der schnellsten Maschine aus der nächsten Klasse zurück. Die erste Feuerprobe ist bestanden. Die Fachleute schütteln sich hoffnungsfroh die Hände und fingern an ihren Rechenschiebern herum.

„Ich denke, jetzt langt's bald für die englische T. T.", sagt einer und spricht dabei laut und zuversichtlich aus, was die anderen alle denken. — —

„Na, wie war es, Ewald?" fragt einer unseren Meisterfahrer, der reichlich ermüdet an der Boxe lehnt. Ewald stöhnt ein wenig:

„Sechzig Runden, das ist eine lange Strecke. Immer und immer wieder rundherum. Man könnte fast den Drehwurm auf dieser Kurvenbahn bekommen. Und wenn wir keine Zeichen bekommen hätten, wären wir wohl aus purer Gewohnheit endlos weitergefahren."

Dann geht er mit Wünsche und Winkler zum wohlverdienten Kaffee. Kaffeerunden sind doch gemütlicher als Rekordrunden.

Im darauffolgenden Hamburger Stadtparkrennen ist das Wetter noch schlechter als in Hannover, die Strecke noch länger, die Aufgabe, die Ewald Kluge diesmal zugewiesen wird, noch schwieriger. Zunächst wirft das schlimme Wetter alle aufgestellten Überlegungen über Kerzen- und Vergaserfragen über den Haufen. Immer wieder müssen die Kerzen ausprobiert werden; immer wieder machen Neuregulierungen allerhand Kopfzerbrechen. — „Boxengeflüster." Der Rennleiter redet eindringlich auf Ewald ein. Das hat sicher was zu bedeuten. Das Rennen zeigt das übliche Bild. Start Nummer eins liegt wieder weit vorn. In der 14. Runde erreicht er einen Durchschnitt von 124,8. Neuer Rekord! Wieder besticht die gleichmäßige Fahrweise.
15. Runde: 122,6
20: 121,8
25: 121,7
30: 121,8

Vergaser und Kerzen lassen sich also nicht von Kälte und Regen beeinflussen. Die Maschine gehorcht ihrem Meister. Dem ist der Sieg nicht mehr zu nehmen. Jetzt hat er einen so großen Vorsprung, daß er zu seiner Sicherheit langsamer fahren kann. Aber eben das geschieht nicht. Ewald Kluge bleibt im höchsten Tempo. Warum rast er so? Warum setzt er seinen ersten Platz aufs Spiel? Das fragen sich die Zuschauer erstaunt.

Sie wissen nicht, daß Kluge für das Rennen eine besondere Anweisung erhielt. Er soll diesmal nicht nur gegen die Konkurrenz fahren, sondern vor allem gegen die Uhr. Das heißt: herausholen, was in der Maschine drin ist, fast immer 122 Durchschnitt. Es kommt nicht

darauf an, wieviel Runden er die anderen überholt, sondern darauf, welche niedrigste Zeit er zu erzwingen vermag. Das ist die Vorprüfung für die englische T.T.!! Unter diesem strategischen Gesichtspunkt fuhr Kluge dieses Hamburger Stadtparkrennen, und zwar ganz groß.
2 : 27 : 56,3 = 122,2 Schnitt.

Im Sturm und Wetter haben Mann und Maschine in rücksichtsloser Beanspruchung die schwere Probe bestanden. Die englische T.T. rückt näher. Vorher noch ein Probegalopp auf der Avus, zugleich auch ein Schlußgalopp, das letzte Rennen auf dieser für die Geschichte des deutschen Motorsportes so bedeutungsvollen Bahn. Ein interessanter Kampf. Von anderer Art als bisher: nicht eine verlängerte, sondern eine verkürzte Bahn, insgesamt nur 8,3 Kilometer mit nur zwei Geraden von je 3,5 Kilometern, dazu die Nordkehre und außerdem eine sehr scharfe Haarnadelkurve im Süden. Also wurde das Rennen zu einer Übung im Bremsen und Wiederbeschleunigen. Und eben das war als Vorbereitung für England außerordentlich gut. Deshalb geht die Auto-Union mit ihren Fabrikfahrern dorthin. Kluge wird wieder Erster, besteht diesen Probelauf für die kommenden schweren Kämpfe. Die zeitfressende Bremsstrecke wirkt sich im Endergebnis nicht besonders aus. So gut fuhr Kluge.
1 : 11 : 49,1 = 138,7 Stundenkilometer.

Und nun: auf nach England, zum größten Kampf, den der Motorsport kennt, dorthin, wo die größten Fahrer der Erde sich stellen, wo der größte Ruhm winkt.

2. Sieger in der englischen Tourist Trophy

Man muß nach Begriffen suchen, welche den Wert der englischen Tourist Trophy, die alljährlich auf der Isle of Man ausgetragen wird, einigermaßen und ausreichend umfassen. Es gehören dazu superlativische Wortbildungen. Diese Strecke ist die längste, schwerste, klimatisch unzuverlässigste und bedeutendste von allen Motorradrennbahnen der Welt. Der große Preis der Großen Preise. Wer auf ihr gewinnt, hat die erste Anwartschaft auf den Titel: Europameister. Kurz gesagt: die englische Tourist Trophy ist das Olympiarennen der Motorradfahrer.

Bis zum Jahre 1936 haben nur Engländer hier gesiegt. Der berühmte Ire Stanley Woods z. B. ist hier zehnmal T. T.-Sieger geworden! Diese Vormachtstellung Englands ist in der 350er Klasse bis heute noch nicht gebrochen, das will also heißen, daß von 1920 bis 1939 nur Engländer Titelinhaber gewesen sind. Alle Angriffe der Ausländer wurden abgeschlagen. Man muß dabei rühmend anerkennen, daß die Engländer in dieser Klasse ihre eigenen Rekorde stark verbesserten, nämlich von 65,2 Kilometerstunden im Jahre 1920 auf 133,7 beim letzten Lauf. Norton und Velocette sind in dieser Klasse unbesiegbar geblieben.

In der 250er und 500er Klasse sieht die Sache freilich anders aus. Schon 1935 errang eine nicht englische Maschine den ersten Platz, allerdings mit einem englischen Fahrer. Darnach gewann die schnelle Guzzi (1937), hierauf die DKW unter Kluge (1938) und 1939 die große BMW unter Meier. Wer also in das Weltreich dieser englischen Sportgeltung erobernd einzubrechen vermochte, der wirkte wahrhaftig revo-

lutionär in dem angeblich feststehenden Bau der überlieferten Motorradgeltung und schob sich außerdem in die vorderste Spitze der besten Fahrer der Welt. England wurde auf seiner eigenen, bisher unbeschränkt beherrschten Strecke während der letzten Jahre in die Verteidigung gedrängt. Das ist seit dem italienischen Sieg 1937 und den darauf kommenden zwei deutschen Erfolgen das charakteristische Merkmal seiner Sportgeschichte geworden. Der Krieg hat den rollenden Angriff auf diese uneinnehmbar scheinende Festung der englischen Motormacht unterbrochen. Leise erhebt sich die Frage, wie und ob der Angriff weiter fortgeschritten wäre, wenn ihn nicht das größere Schicksal des Waffenkampfes abgestoppt hätte.

Wir wollen nicht verkennen, daß bisher die motorischen Leistungen Englands auf der Isle of Man hoch zu werten sind. Die Engländer verteidigten dort ihre Erfolge mit verbissener Zähigkeit. Ihre Maschinen sind ungeheuer schnell, ihre Fahrer außerordentlich gut trainiert und auf dieser Bahn gut bekannt. Und das ist die Hauptsache. Ohne Streckenkenntnis kann hier niemand siegen. Der angeborene Ortssinn und das zuverlässigste Ortsgedächtnis treten bei diesem Kampf zu den anderen unerläßlichen Voraussetzungen zum Sieg. Die englischen Dauererfolge erklären sich zum guten Teile daraus, daß die Einheimischen die Möglichkeit haben, während des ganzen Jahres auf ihren Tourenmaschinen die Strecke abzufahren und zu studieren. Die Ausländer dagegen stehen unter weit ungünstigeren Voraussetzungen, zumal die Trainingszeiten sehr schlecht liegen und sehr knapp bemessen sind. Das Training beginnt in der Regel schon früh um vier Uhr und muß um acht Uhr

beendet sein. An zwei Tagen werden allerdings auch die Abendstunden dazu freigegeben. Also viel Zeit ist das nicht, vor allem dann, wenn noch Schlechtwetter einsetzt. Der Bewerber kann während der Trainingszeit die Strecke höchstens dreimal umrunden. Und das ist gar nichts. Hundertmal wäre nötig. Nun helfen sich ja die ausländischen Werke: Sie schicken ihre Mannschaften schon mehrere Wochen vor dem Austrag des Kampfes auf die Insel (eine recht teure Geschichte!) und geben ihnen so die Möglichkeit, das Streckenstudium auf Tourenmaschinen durchzuführen. Aber auch das ist nur eine halbe Sache. Denn die Rennmaschine läuft eben anders als die Tourenmaschine. Und was man in der freien Zeit auf der einen lernt, das läßt sich nicht ohne weiteres beim Rennen und auf der Rennmaschine anwenden. Das Befahren der Rennstrecke mit Rennmaschinen und offenem Auspuff ist außerhalb der Trainingszeiten und des Rennens verboten.

Die Hauptschwierigkeiten liegen in der Länge und der Beschaffenheit der Bahn. Eine Runde ist 60,670 km, die Gesamtstrecke, also die sieben vorgeschriebenen Runden, ergeben 424 km. Das sind hinsichtlich der Runden- wie Streckenlänge außerordentlich hohe Ziffern.

Selbstverständlich strengen normalerweise so lange Strecken mehr an als kurze, vor allem aber dann, wenn sie so schwierig angelegt sind wie die englische.

Sie ist eigentlich eine Serie von Kurven. Die Fahrer lieben sie gar nicht, weil sie rechts und links von Dornenhecken eingefaßt ist, die keinen Überblick gewähren, sogar außerordentlich beirren, weil sich die

oberen Heckenränder, auf die Entfernung gesehen, decken, schneiden oder nähern. Der Anfänger auf dieser Bahn weiß nie, was kommt. Selbst die erfahrenen Leute haben bei wechselnder Beleuchtung oder einfallendem Nebel allergrößte Mühe, die Sicherheit in der Orientierung zu behalten. Für den Neuling läßt sich bei dem Anfahren einer Kurve nicht voraussehen, in welchem Tempo er sie schneiden kann. Die eine sieht aus, als könne er sie mit hundertundzwanzig nehmen; in die andere getraut sich der Unerfahrene nicht mit sechzig hinein. Und dabei liegen die Möglichkeiten eben umgekehrt. So rennt man einmal in die Gefahr hinein und verliert durch Schleudern kostbare Zeit. Im anderen Falle nützt man die Möglichkeit, schneller durchzukommen, nicht aus. Das kostet wieder wertvolle Sekunden. Es fehlen, wie die Leute zu sagen pflegen, „Anhaltspunkte“. Die Fahrer schaffen sie sich selbst, und zwar durch Anwendung von allerhand Kniffen. So merken sie sich, wie weit sie von einer Kurve zur anderen zählen müssen, ehe sie abzubremsen brauchen. Ewald Kluge, der sich mit einer verblüffenden und allenthalben bewunderten Schnelligkeit die Streckenkenntnis erwarb, zählte die an den „kitzlichen“ Punkten der Bahn entlang laufenden Telegraphenmasten und fand so die Stellen, an denen er kürzestens in die Kehren einbiegen konnte. So erschwert auf der Isle of Man das Kurvengewirr die Erzielung von Höchstleistungen. Es kommt noch ein anderes Hemmnis dazu. Die Strecke liegt nicht eben, sondern geht bergauf, bergab. Der Höhenunterschied beträgt 600 m, von der Meeresküste im Osten bis hinauf ins Gebirge im Westen. Die Steigungen und Senkungen ballen sich auf dem gebirgigen Teile der

Bahn, so zum Beispiel zu einem 3 km langen Gefälle mit anschließender scharfer Rechtskurve. Als besonders gefährlich gilt dann noch der „Sprunghügel" bei Ramsey, auf dem schon manche Gabel zerbrach.

Ja, man bekommt schon beim Hörensagen allerhand Respekt vor dieser gefährlichen Rennstrecke, und dabei ist ihre größte Schwierigkeit noch gar nicht genannt. Das sind die klimatischen Verhältnisse.

Die Isle of Man ist wegen ihres Nebels berüchtigt. Der Waschküchenbrodel steigt vom Meere auf und hüllt die höhergelegenen Teile der Strecke in einen undurchsichtigen Dunst, der manchmal nur fünf bis zehn Meter Sicht durchläßt. Natürlich wird dann auch die Straße gefährlich glatt. Vor allem ist das Wetter unberechenbar. Der Umschwung der Wetterlage tritt meist jäh und unvermutet ein. Die eine Klasse startet im hellsten Sonnenlicht, die nächste muß am folgenden Tage um Stunden zurückgehalten werden, da die Rennleitung eine Verantwortung für die Jagd in den Nebelsack hinein nicht übernehmen kann. Und wer sich eines günstigen Startwetters erfreut, erfährt oben in den Bergen oft eine bittere Enttäuschung durch Dunst, Regen und Wind. Nirgends auf der Welt zeigt der Wettergott seine wandelbaren Launen mehr als auf der Isle of Man, und ausgerechnet hier muß die schwierigste Motorradrennstrecke der Welt liegen.

Nun handelt es sich bei alledem nicht nur um die Menschen, sondern auch um die Maschinen. Unsere hervorragenden deutschen Conti-Reifen sind zwar allen Fährnissen und Beanspruchungen gewachsen. Aber die empfindlichen Vergaser und Kerzen streikten oft bei diesem ewigen Wechsel der klimatischen Bedingungen.

Außerdem werden die vor dem Start vorsorglich angewärmten Maschinen wieder kalt, weil die Fahrer lange warten müssen, ehe sie abgelassen werden. Der Start erfolgt nämlich in Abständen von 30 Sekunden. Wenn dann der Fahrer zu schnell „aufdreht", erwärmt sich die Maschine nicht gleichmäßig und wird bald „sauer". Zu „armes" Gemisch, das heißt: zu viel Luft im Vergaser, bewirkt rasch ein Festfressen der Kolben und Defekte an der Kurbelwelle. Die Kolben brennen dann so rasch durch, als ob ihnen mit dem Schweißbrenner zu Leibe gerückt würde. —

Der Einzelstart erschwert auch die Übersicht über den Stand des Rennens.

Der Fahrer kann nie genau wissen, an welcher Stelle er liegt. Überholt er jemand, so ist noch nicht gesagt, daß er damit einen Platz vorrückt. Denn der Überholte kann ja später abgelassen sein als der Überholende. Geht an einem Rennfahrer ein zweiter vorbei, so braucht das für den zweiten noch kein Vorteil zu sein. Stanley Woods schuf sich, um während des Rennens immer genau im Bilde zu sein, eine große Streckenorganisation mit Fernleitungen zu seiner Boxe, die den Platz ausrechnete und dem Iren anzeigte, so daß dieser darnach seine Renntaktik einrichten konnte. DKW ahmte diese Einrichtung in den letzten Jahren erfolgreich nach.

Alles in allem genommen: Auf der Isle of Man türmen sich die Schwierigkeiten bergehoch. Wenn man sich vorstellt, daß unter solchen Voraussetzungen, Gefahren und Hindernissen die 62 km in oft 30 Minuten gefahren werden, dann kommt man aus dem Staunen nicht heraus, ja, eigentlich wird ein höheres Gefühl in uns lebendig: die Bewunderung vor Fahrern und

Maschinen. Eine 250er Maschine mit zwei Zylindern von je 125 ccm, also nicht viel mehr Inhalt als eine Kaffeetasse, vollbringt hier Leistungen, die beinahe unfaßbar sind. Die Wunder der modernen Welt! Sie stehen vor uns, sind geschaffen vom Geist der Ingenieure, gipfeln mit ihrer Größe bis hinauf ins Reich des Erhabenen — und da gibt es so viele Menschen, die diese Wunder ihres Daseins einkassieren wie bedeutungslose Wechselpfennige! — Der Mensch, der auf dieser ungewöhnlich schweren Strecke Rekorde fährt, beweist seine Überlegenheit gegen Wind und Wetter, gegen Berg und Tal. Er überrast das Halt, das sie ihm entgegensetzen, und kommt im Rausch der Geschwindigkeiten ans Ziel, wie ein König über die Naturgewalten. —

„Vierzehn Tage Training und Rennen auf der Isle of Man machen uns Rennfahrer fertig", gestand einmal Ewald Kluge.

Die DKW erschien zum ersten Male 1935 auf der Isle of Man. Eigentlich ging die Sache von vornherein schief. Als unsere deutschen Fahrer (NSU war auch mit dabei) auf der Insel landeten, war dort zur Abwechslung wieder einmal Generalstreik ausgerufen worden. So standen die Deutschen in einem fremden Lande und konnten nicht weiter, mußten ihre Maschinen und ihr Gepäck selbst zum Hotel bringen. — Die Geschichte ging auch nicht gut weiter. Denn nicht nur die Menschen, sondern auch der Wettergott streikte und schickte in seinem Unmut viel Regen und dicken Nebel. Auch die Maschinen streikten. Mansfeld nimmt mit der 250er DKW einen Hügel bei Ballig Bridge und fliegt 15 m durch die Luft. So was läßt sich das Motorpferdel nicht gefallen und haut um.

Mansfeld bricht dabei einen Handwurzelknochen. Andere Maschine her und einen anderen Fahrer.

Aber die neue Maschine hat auch die „englische Krankheit“ — streikt schon in der fünften Runde. Das Brennstoffrohr ist gebrochen. Also hoffen wir auf die dritte DKW! Die fährt Geiß. Ganz groß. Von Runde zu Runde wird er besser. Hat sich schon bis auf den sechsten Platz vorgearbeitet. Verdammte Kerze, nun streikt die auch! Drei Minuten Zeitverlust. Geiß holt wieder auf und landet als Siebenter. Erster wird Stanley Woods auf der italienischen Guzzi. — Das war die DKW-Taufe auf der Isle of Man, ein ausgesprochenes Hindernisrennen. Geduld! Auf einen Hieb fällt kein Baum. Allerdings: hier zu siegen, ist schwer, sehr schwer. Und der erste nichtenglische Sieg auf dieser Bahn berechtigt noch nicht zur Verallgemeinerung, dieweil eine Schwalbe noch keinen Sommer macht.

Die Rennmannschaft von DKW stellte sich selbst das beste Zeugnis aus, als sie sich 1936 entschloß, wieder nach England zur T. T. zu gehen. Warum sollte sie auch nicht? DKW hatte fast auf allen Bahnen der Welt seinen einzigartigen Siegeszug durchgeführt. Das Jahr 1935 brachte zwar in England nur einen Achtungserfolg, aber der war für den Anfang sehr ehrenhaft. Außerdem hatten die Fachleute in Zschopau auch allerhand gelernt. Dazu gelang noch ein bedeutungsvoller Wurf: Stanley Woods, der große Sieger der englischen T. T., der beste Kenner der Strecke, wird in diesem Jahre die DKW fahren. Er soll sie nicht nur zum Sieg führen, sondern auch Geiß und Steinbach, die wieder antreten, so gut als möglich mit der Strecke vertraut machen. Also: alle Voraus-



Die Kameraden, Winkler, Hannelehle, Fleischmann, Petruschka und Kluge

Aufn. Meiche – Auto-Union

Das „Stromlinien-Boot“ auf der Rekordfahrt

Aufn. Meiche – Auto-Union

Kluge und Winkler mit ihren stromlinienförmigen Sturzhelmen bei der Rekordwoche 1937

Aufn. Meiche – Auto-Union

setzungen für einen Sieg sind geschaffen. Das Training läßt sich gut an und stärkt die Hoffnungen. Geiß erreicht eine Rekordrunde von 120,603 Stundenkilometern.

Steinbach fährt als Letzter im Rennen und hat zuerst Pech, muß aufgeben. Aber die zwei anderen nehmen rasch die Spitze und halten sie. Dann hat Geiß Kerzenschaden und fällt zurück. Und nun erwischt es in der letzten Runde auch den Spitzenfahrer Woods. Schlimm! Geiß jedoch rückt immer mehr auf und arbeitet sich immer weiter nach vorn. Hinter Foster und Tyrell Smith kommt er als Dritter an. Trotz der Pechsträhnen, die ein unfreundliches Geschick den DKW-Fahrern über den Weg legte, erringt Geiß einen großen Erfolg. Beinahe hätte es sogar zum zweiten Platz gelangt. Denn Geiß passierte die Ziellinie nur drei Sekunden hinter Smith.

DKW rückt also innerhalb eines Jahres vom siebenten auf den dritten Platz bei dieser Zerreißprobe von Menschen und Maschinen. Das berechtigt zu allerhand Hoffnungen, besonders wenn wir uns einmal die Einzelleistungen ansehen. Während des ganzen Rennens sind nur drei Runden unter 30 Minuten gefahren worden, und alle drei von DKW. Zwei von Woods, 29,57 und 29,43, und eine Runde von Geiß (die dritte) mit 29 Minuten und 51 Sekunden. Kein anderer Fahrer, auch die beiden ersten nicht, haben diese niedrige Zahl erreicht.

1937 griff Ewald Kluge zum ersten Male in das gewaltige Ringen ein. Gern wäre er schon früher hier gewesen, weil er den Glauben an große Erfolge auf dieser Bahn in sich trug.

Wir wissen nun, was das erste Rennen für ihn be-

deutet. Er ist ein Neuling, muß wie jeder andere die Bahn studieren. Aber dazu hilft ihm sein hervorragender Ortssinn. Ewald legt von Anfang Runden hin, daß die alten T. T.-Hasen darob in helles Erstaunen verfallen. Die Zahlen reden eine klare Sprache:

So lauteten 1936 die ersten Rundenziffern Woods:

29:57 29:43 32:50

Und so fuhr der Neuling Ewald Kluge:

30:02 29:36 29:40.

Stanley Woods brauchte zu den ersten drei Runden insgesamt 1 Stunde 31 Min. 25 Sek.
Ewald Kluge: 1 Stunde 29 Min. 18 Sek.

Also vor Ablauf der ersten Hälfte des Rennens war der Anfänger Kluge noch schneller als der erfahrene Woods. So was ist noch nicht dagewesen. Der Sieg ist nahe, die Aussichten wachsen, die Hoffnungen schwellen gewaltig an. Nun läßt sich ja zu der obenstehenden Übersicht einwenden, daß inzwischen die DKW verbessert wurde. Das stimmt auch und muß ausdrücklich betont werden, denn sonst würde den anderen DKW-Fahrern des Jahres 1936 ein Unrecht geschehen.

Trotzdem sind die Zeiten für einen Anfänger wie Ewald sehr beachtlich, weit über den Durchschnitt und das erwartete Maß der sonst hier auftauchenden „Renn-Babys". Setzen wir ihn also bei unserer vergleichenden und wertenden Betrachtung unter die gleichen Voraussetzungen! Wir stellen die Rundenziffern der drei DKW-Fahrer nebeneinander, die 1937 antraten. Das waren der Engländer Thomas, ein erfahrener T. T.-Mann, der in diesem Jahre Woods Stelle vertrat, und Wünsche, der, ebenso wie Ewald Kluge, zum ersten Male auf der Isle of Man erschien.

Dann sieht die Sache bis zur dritten Runde folgendermaßen aus:

Kluge:	30:02	29:36	29:40,
Thomas:	30:25	29:35	29:39,
Wünsche:	32:07	31:42	30:55.

Kluge liegt also unter den DKW-Fahrern an vorderster Stelle, muß — wenn es so weiter geht! — als Erster von ihnen ankommen. Das beweisen ja auch die Gesamtzahlen, also die Zeiten für die ersten drei Runden:

Kluge:	1 Stunde 29 Minuten 18 Sekunden,
Thomas:	1 Stunde 29 Minuten 39 Sekunden,
Wünsche:	1 Stunde 43 Minuten 43 Sekunden.

Foster, der Sieger des Vorjahres, fuhr 1 Stunde 31 Minuten 20 Sekunden (zu drei Runden) und — um es gleich vorweg zu nehmen — der Italiener Tenni auf seiner Guzzi, der 1937 allen voran das Zielband überfuhr, brauchte zu den ersten drei Runden 1 Stunde 29 Minuten 27 Sekunden. Die Überlegenheit Ewald Kluges ist damit klar bewiesen.

Und doch ging die Sache leider schief. Jammerschade! In der vierten Runde streikt „was“ in der Maschine, und darnach ist die englische T. T. für unseren Meisterfahrer aus. Ein Defekt am Bowdenzug verhindert den Sieg. Auch Wünsche kommt nicht durch. Thomas aber besetzt den dritten Platz. Dieser Ausgang war für ihn und das Werk sehr erfreulich, für Ewald Kluge immerhin recht betrüblich. Er hätte wahrlich mehr Glück verdient; aber das Schicksal wollte es anders.

Englische T. T. 1938.

Der dritte Platz des Engländers und die hervorragenden Rundenleistungen Ewald Kluges im Jahre

1937 ermutigen, ja zwingen beinahe die Auto-Union im folgenden Jahre ihre Fahrer und Maschinen wieder nach England zu schicken. Thomas übernimmt wieder das Amt des „Strategen", indem er unermüdlich die Strecke studiert und dann seine deutschen Kameraden, das sind wieder Kluge und Wünsche, auf diesen und jenen Vorteil aufmerksam macht. Die DKW-Leute wollen in diesem Jahre nicht nur nach den ersten Plätzen streben, sondern sie möchten außerdem gern den Mannschaftspreis gewinnen, welcher, der bekannten Ursachen wegen, selten, sehr selten auf Isle of Man zur Verteilung kommt. —

Jetzt bekommt England wirklich gefährliche Gegner. Man weiß das auch drüben überm „Bach". Die Menschen strömen zum Rennen zusammen. Die große Sportwelt fühlt die kommende Entscheidung. In der Leichtgewichtklasse haben sich die DKW-Maschinen so weit vorschieben können, daß schließlich nur ein Duell zwischen den DKW-Rädern und den englischen Excelsiors zum Austrag kommen wird, allerdings ein sehr, sehr scharfer und bedeutungsvoller Zweikampf. Auf beiden Seiten ist die „motorische Aufrüstung" bis ins Letzte durchgeführt; aber auf beiden Seiten sind schon Trainingszeiten herausgefahren worden, die alle Welt aufhorchen lassen. Ewald Kluge unterschreitet zum ersten Male die 29-Minuten-Grenze. Mit 28 Minuten 41 Sekunden ist seine beste Zeit gestoppt worden.

Wenn nur nicht immer dieses miesepetrige Wetter wäre! Das verstimmt wirklich. Schon im Training dicker Nebel, der keine 10 Meter Sicht gestattet. Dann ein feiner Bindfadenregen beim Start. Und dazu die bedrohlichen Nachrichten über das Befinden des verunglückten Fahrers Gall, der auf dieser gefährlichen

Bahn schwer stürzte. BMW, das in der Klasse der 500er antreten will, hat einen schweren Stand. Der „gußeiserne“ Feldwebel Meyer ist seine ganze Hoffnung, und auch die bricht gleich zu Anfang des Rennens wegen einer dummen, ja albernen Kerzentücke zusammen. Manchmal häufen sich ja auch die Widerwärtigkeiten im entscheidenden Augenblick so, daß man schier verzweifeln möchte.

Für DKW geht das Rennen gleich schief los. Wünsche, der „Pechvogel“, muß schon in der ersten Runde aufhören. Man könnte sich die Haare vom Kopf raufen. Das ist das Ergebnis der langen Reise, vielen Kosten, großen Mühe, schwersten Trainings! Aus ist's mit dem Mannschaftspreis. Jetzt geht das Ringen nur noch um die Plätze. Thomas hält sich wirklich brav, er bleibt an zweiter Stelle, drückt seine Zeit von der ersten zur zweiten Runde um 19 Sekunden herunter und nähert sich sehr stark der 29-Minuten-Grenze. Tatsächlich: mit 29 Minuten und 14 Sekunden wird er gestoppt. So schnell ist er noch nie gewesen. Nun die dritte Runde. Wenn sie nur 14 Sekunden besser würde, das wäre ein großer Erfolg und ein großer Vorsprung. Die Uhr zeigt 39 Minuten und 5 Sekunden an. Ein Verlust von über 10 Minuten! Das ist nicht wieder einzuholen. Was ist geschehen? Thomas blieb, weil sein Betriebsstoff ausging, auf der Strecke liegen und schob sein Rad unter Aufbietung der letzten Kräfte an die Boxe, um zu tanken — wollte weiter und — brach vor Überanstrengung zusammen. Aus! DKW hat seine zweite große Karte verspielt und hat nur noch ein As.

Aber das ist Trumpf-As!

Sticht alle weg. Ewald Kluge fährt noch allein für

Deutschland, sein Werk und seinen Ruhm. Er fährt das größte, das schönste, das glänzendste Rennen seines Lebens.

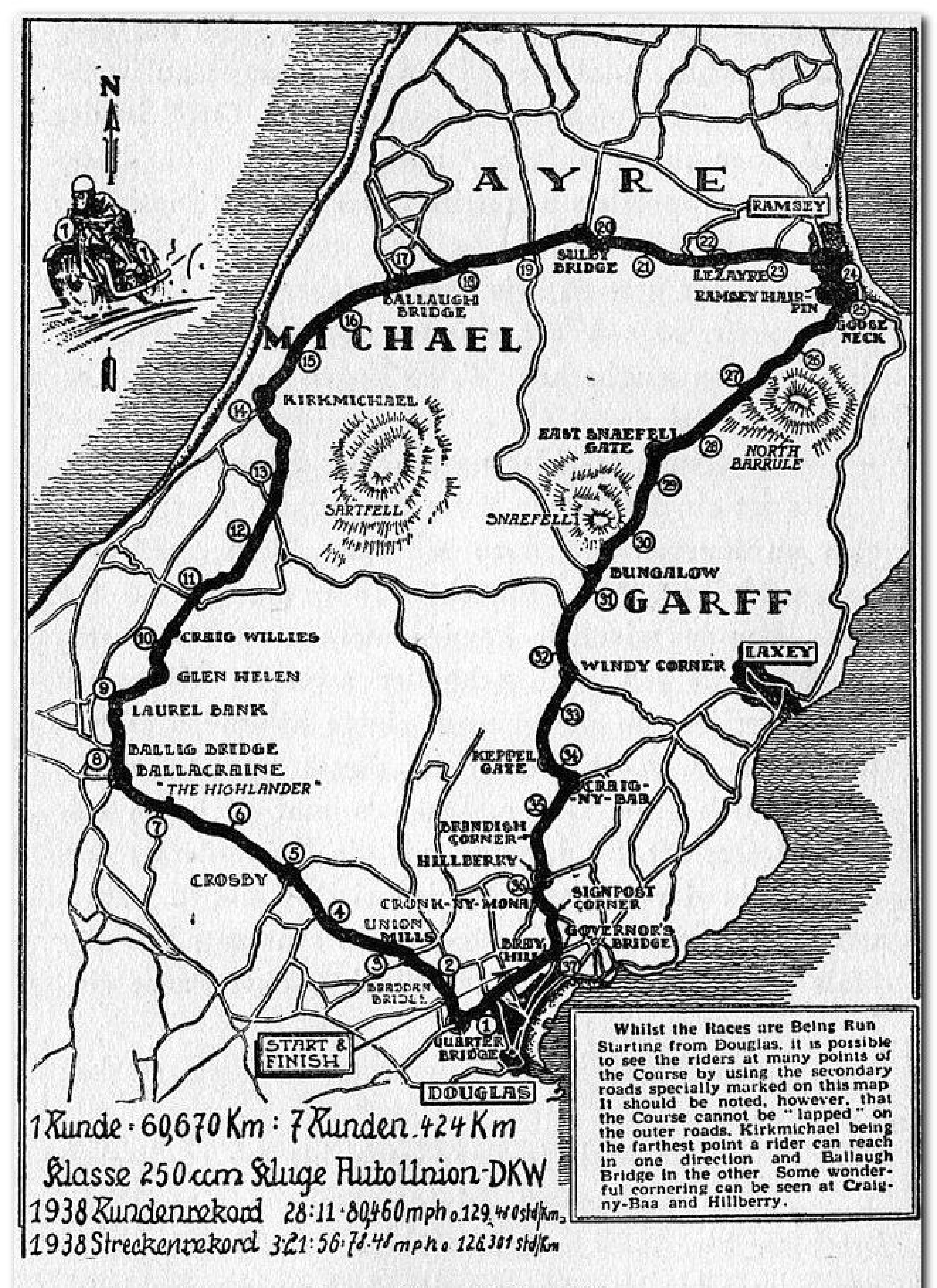
Sein Gewinn gleicht alle anderen Verluste aus. Er rennt gegen den Sturm, der sich von den Bergen herunter gegen ihn stemmt, rast über die Gerade, schneidet verwegen die Kurven, springt über Buckel, hat von Anfang an die Spitze und hält sie sicher. Jeder Versuch, sie ihm zu entreißen, ist aussichtslos. Sein Vorsprung vergrößert sich.

„DKW, das kleine Wunder,
läuft bergauf so, wie bergrunter."

In der dritten Runde tankt Ewald. Dreißig Sekunden dauert das. So gut ist alles eingespielt. Was? Eine halbe Minute? Es hätte vier Minuten dauern können, und er wäre immer noch Erster geblieben. So mächtig ist schon sein Vorsprung. Die Wegränder sind dicht mit Zuschauern belagert. Sie haben nur noch Interesse für Startnummer 24. Sie alle wissen: sie trägt der Motorradmeister aus Sachsen. Er diktiert heute das Schicksal dieses Rennens, fuhr fast als Letzter ab und wird als Erster ankommen. Dreißig Fahrer sind gestartet; auf einen richten sich die Augen der ungeheuren Zuschauermengen. Dreißig Fahrer sind gestartet, vierzehn sind ausgefallen und fünfzehn liegen weit zurück im Feld. Einer hält die Spitze. So überlegen wie dieser hat sich keiner bisher in England gezeigt.

In der 27jährigen Geschichte der englischen T. T. stellt Deutschland zum ersten Male den Sieger und das siegreiche Rad!

Schon längst hat die deutsche Rennleitung Ewald das weiße Schild vorgehalten, daß er langsamer fah-



Rennstrecke auf Isle of Man

ren und seine Maschine schonen könne, denn der Sieg sei ihm sicher. Gleich wird die rote Lampe aufleuchten, die den kommenden Ersten anmeldet. Groß ist der Jubel, der ihn empfängt, auch ehrlich. Vor dieser gewaltigen Sportleistung tritt das englische Nationalinteresse zurück.

„Ich wünschte, so wie Kluge fahren zu können", sagte einer. Das Wort stammt von Stanley Woods, dem großen englischen T.T.-Sieger, und sagt also viel, sehr viel.

Ewald Kluge erzählte nach seiner Rückkehr selbst:

„Es ist ein höllischer Kurs da drüben. Kurve reiht sich an Kurve, und dazu schlechte Sicht durch die hohen Hecken. Man braucht Jahre, um die 60 km einer Runde wirklich kennenzulernen. Im nächsten Jahre werde ich noch schneller sein. Es gibt noch einige Stellen, an denen noch einige Sekunden zu gewinnen sind. Aber schwer ist dieses Rennen, allein schon durch seine Länge. Dazu kommt noch die salzige Meeresluft. Sie brannte mir die Kehle derart aus, daß ich in der fünften Runde bei dem hohen Fahrtwind kaum Atem holen konnte. So sehr war mir der Hals angeschwollen, und ich glaubte, eine Pause einlegen zu müssen."

In Deutschland findet dieser große Sieg starken Widerhall:

„Zum ersten Male in der Geschichte der englischen T. T., dem schwersten Motorradrennen der Welt, brachten Sie, NSKK.-Sturmführer Ewald Kluge, in der Klasse bis zu 250 ccm den Sieg an Deutschland. Ich beglückwünsche Sie und die DKW-Werke zu dieser überragenden Leistung.

Korpsführer Hühnlein."

Zur englischen T.T. werden von der Rennleitung ältere und erfahrenere Fahrer eingesetzt, die sich nicht mehr aktiv am Rennsport beteiligen, „Marschälle" genannt. Sie fahren zum Rennen die Strecke kontrollierend ab und haben vor allem die Aufgabe, bei Unglücksfällen sofort hilfreich einzugreifen. Einer von ihnen, der sich eine Zeitlang hinter dem „schnellen Ewald" gehalten hatte, gestand, der Deutsche kenne die Strecke besser als die englischen Fahrer. Die zahlenmäßigen Auswertungen und Leistungen Kluges auf der T.T. bringen ein wirklich überwältigendes Ergebnis.

Es fuhren:

Kluge: 3 Stunden 21 Minuten 56 Sekunden = 125,56 Stundenkilometer,
Woods: 3 Stunden 33 Minuten 05 Sekunden.

Der Abstand zwischen dem Ersten und dem Zweiten betrug also rund 11 Minuten. Das ist außerordentlich hoch.

Ewald fuhr außerdem einen neuen Streckenrekord heraus. Die hierbei in Frage kommenden Vergleichszahlen sind:

1936 74,28 Meilenstunden,
1937 74,72 Meilenstunden,
1938 78,48 Meilenstunden.

Interessante Aufschlüsse über die Glanzleistungen geben auch die Rundenziffern.

Runden	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
1936	30.31	30.27	30.22	31.21	30.15	30.09	30.17
1937	30.21	30.08	29.08	30.17	29.43	29.57	32.32
1938	28.39	28.11	28.31	29.23	28.45	29.35	28.52

Die zweite Runde Kluges war die Rekordrunde. Zum ersten Male unterschritt damit ein Fahrer auf

der 250er-Maschine die 80-Meilen-Grenze. Der letzte Rundenrekord, den Kluge bei seiner grandiosen Fahrt überholte, stand auf 29.08. Er starb schon in seiner „frühen Kindheit“, denn er war erst ein Jahr alt. Das Rennen des Jahres 1936 kommt überhaupt nicht unter die 30-Minuten-Grenze. 1937 nur dreimal, aber 1938 geht es dank der hervorragenden Zeiten Kluges fünfmal unter die 29-Minuten-Grenze. Deutlicher läßt sich die Überlegenheit des ersten DKW-Fahrers und der durch den Einsatz der Deutschen bestimmte technische Fortschritt auf Isle of Man überhaupt nicht klarlegen. Man könnte dazu noch mancherlei sagen, zum Beispiel an Hand der Zahlen nachweisen, daß der Fortschritt, den Kluge auf seiner kleinen Maschine erzwang, der größte war, der überhaupt auf diesem Wettstreit der Menschen und Maschinen erzielt wurde, will sagen, daß in keiner Klasse die Unterschiede der Siegeszeiten zwischen 1937 und 1938 so groß waren wie in der 250er-Klasse. So kam es natürlich, daß Kluge mit seiner kleinen DKW den größeren Brüdern bedenklich auf den Leib rückte. Der große Stanley Woods fuhr Runden um 26$^{1}/_{2}$ Minuten, während Kluge sich schon der 28-Minuten-Grenze näherte. Er stand im Gesamtdurchschnitt fast genau dem an sechster Stelle eintreffenden Fahrer auf der Juniorenklasse gleich.

Natürlich war die Freude im deutschen Lager außerordentlich groß. In der Villa Marina fand die Siegerehrung statt, in der Ewald die berühmte Replika erhielt. Der Gouverneur der Insel hielt eine rühmende Ansprache. Dann muß der deutsche Meisterfahrer ans Mikrophon treten und selbst sprechen. Freilich: auf dem Motorrad ist er fixer und hält länger durch

als mit dem Mund. Was soll er auch weiter sagen — daß er sich freut, hier als Sieger zu stehen. Das genügt ja schließlich auch. Darnach trifft sich die deutsche Mannschaft im Hotel Falconet und feiert den Sieg unter sich. Ewald wird laut vor aller Welt gepriesen. Er hört nur nicht viel davon. Denn der Krach der Motoren liegt ihm noch in den Ohren. Außerdem ist er rechtschaffen müde. Am meisten freut ihn, daß er mit diesem Siege wieder eine erkleckliche Anzahl Gutpunkte für die Europameisterschaft gewonnen hat. Im stillen rechnet er sich schon aus, wo er sich die nächsten erkämpfen könnte. Das wird zum Großen Preis von Belgien sein! Zuversichtlich besteigt Ewald das Flugzeug. Wieder landet er auf dem Tempelhofer Feld, wieder strecken sich ihm Hände entgegen. Alle sind stolz auf ihn, am stolzesten seine Adelsberger, bei denen er erst ein paar Tage ausruht, bevor es an die neue Arbeit geht.

3. Meister der Meister

Ewald Kluge wird von seinem Werk, ja vom gesamten deutschen Motorsport mit den größten Hoffnungen zum zweiten Lauf um die Europameisterschaft nach Belgien abgeordnet. Dort lauert eine andere Gefahr als in England. 50 Grad Bodenwärme zeigt das Thermometer. Der Teerbelag der Straße ist so weich, daß die Räder nicht greifen können. Unser Meister rutscht einmal in der Kurve. Es sieht gefährlich aus — ist es aber nicht. Am Rennsonntag ist der Teer wieder fest. Jetzt hält die kleine DKW und ihren großen Fahrer nichts mehr zurück. Ewald Kluge wird wieder Erster. —

Wohin geht's nun? Dieser Sommer hat es in sich. Ein Kampf folgt dem anderen, von dem einen zum nächsten, ohne Rast und Ruh, vom Training zum Rennen, vom Rennen zum Training. „Das Karussell" nennen die Rennfahrer diese unruhige Hatz von einer Bahn zur andern, rund durch Europa, — heißt auch: der Rennfahrer-Zirkus!

Die nächsten Wettläufe sind in der Schweiz ausgeschrieben. Zunächst, anfangs Juli, ein Straßenrennen in Bern auf der berühmten 7,280 Kilometer langen Bremgartenstraße. Schöner Juli — trostlos, wolkenbruchartiger Regen. Dieses Jahr zeigt sich der liebe Petrus alles andere als sportfreundlich. Er will hier Ewalds Sieg, nach dem er strebt, mal richtig einweichen. Ewald hat wieder die Führung, wieder hinter ihm Petruschke. Aber diesmal endet die Sache anders als sonst. Ewald geht diesmal erst als Zweiter über die Ziellinie. Dieser zweite Platz hat eine eigene Geschichte. Sie zeigt, wie sachverständig, geistesgegenwärtig und kaltblütig Ewald seine Rennen fuhr. Er merkt während des großen Kampfes, daß an seiner Maschine etwas nicht in Ordnung ist, findet auch, daß er Benzin verliert. Also untersucht er während der Fahrt die Benzinzufuhr. Aha! Da ist eine Verschraubung locker. Mal in den Tank sehen — während der Fahrt! O weh, da sieht es schlecht aus. Mit jedem schwindenden Tropfen schwindet auch die Hoffnung, den errungenen ersten Platz weiter erfolgreich verteidigen zu können. Vielleicht langt's noch bis zum zweiten Platz. Ewald fährt langsamer — spart Benzin — bleibt nicht auf der Strecke liegen — und wird Zweiter!

Kurz darnach wird der „Große Preis der Schweiz"

in Genf ausgetragen. Er zählt mit bei der Bewertung für die Europameisterschaft. Spaßhaft: Ewald muß rund um den Völkerbundspalast rennen — bloß nicht hinein! Darf er nicht — will er auch nicht! Es gab mal Leute, die rannten auch immer auf den Zufahrtsstraßen zum Völkerbundsgebäude herum — mit hochgehobenen Händen: „Bitte, bitte, laßt mich doch hinein!“ Immer, wenn Ewald in der Nähe des großen Eingangstores vorbeikommt, fährt er besonders schnell, damit ja niemand auf den Gedanken kommen könne, daß er dort hinein möchte.

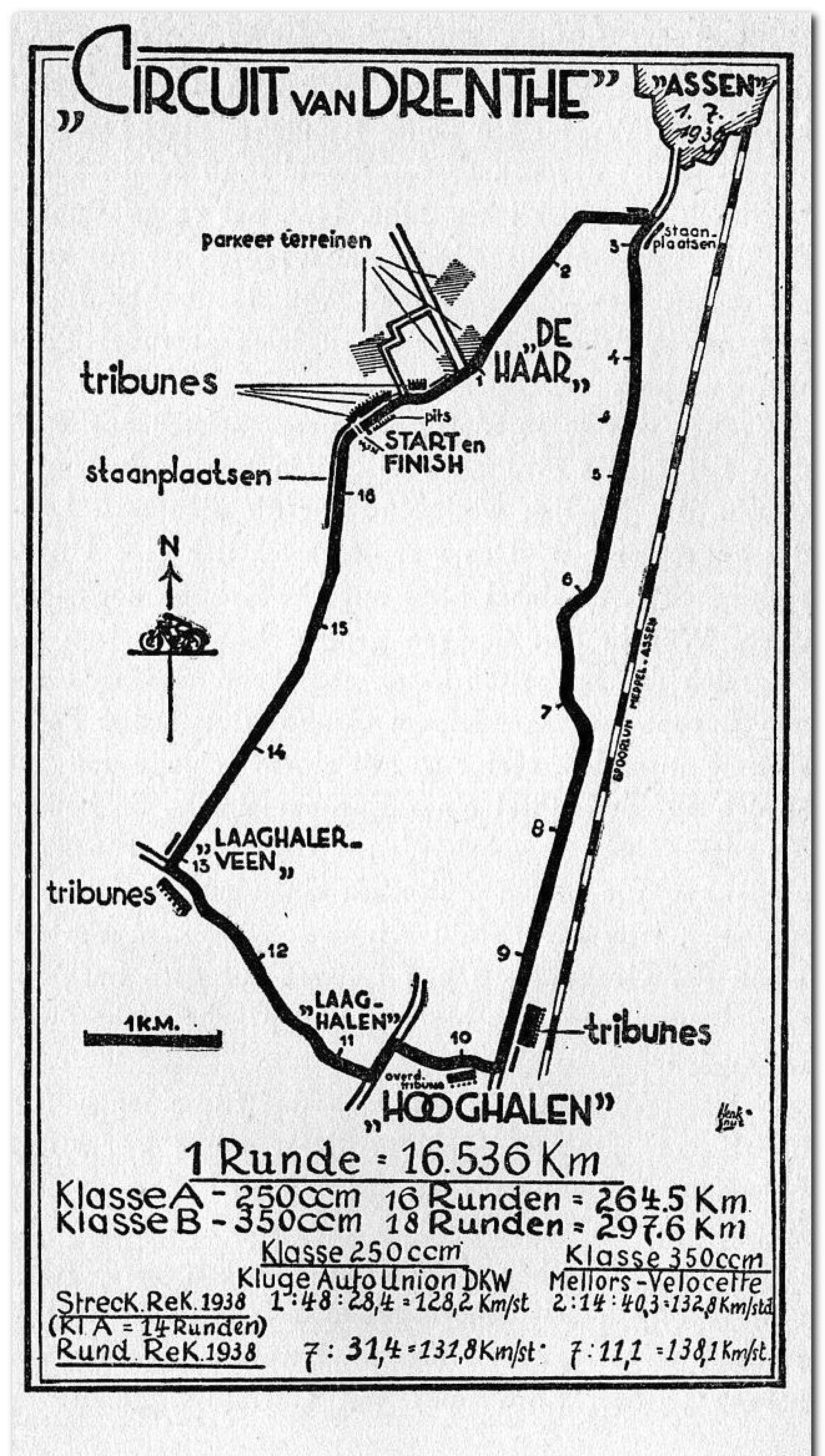
Dieses Rennen hat wirklich einen politisch-satirischen Beigeschmack. Es ist eigentlich im Charakter wie die ganze Völkerbundspolitik: etwas kurz geraten! 2,850 Kilometer beträgt nur eine Runde. Als sie Ewald 45 mal hinter sich hat (128,5 Kilometer), ist ihm von der ewigen Dreherei ganz taumelig zumute. So geht es nicht nur den Fahrern u m den Palast, sondern auch den hohen Herren i m Palast. — Und die Knochen tun unserm Ewald am Ende weh! Das macht, weil in jeder Runde zweimal Straßenbahnschienen überfahren werden müssen, die wie Sprunghügel wirken. Wenn da einer nicht stürzen will, muß er bei diesem Tempo gute Fahrtechnik zeigen und ein großes Stehvermögen besitzen. — Manche Leute sind zu Fuß nach dem Völkerbundspalast gegangen und da schon auf der Straße gestolpert. — Außerdem heißt es auf der Strecke gehörig aufpassen. Da ist an einer Stelle — soll das auch wieder symbolisch für die hohe Genfer Politik verstanden werden? — eine böse Wendekurve: erst mal so und dann wieder anders in der Richtung — für den F a h r e r selbstverständlich!

Wenn es sich bei diesem komisch deutbaren Lauf

am Völkerbundspalast darum gehandelt hätte, wer zuerst drin sei, wäre Ewald bei seiner schon lange Jahre klaren politischen Einstellung sicher als Letzter angekommen. Da es sich aber darum drehte, wer als Schnellster um den Völkerbund und seinen Palast drumrum kam, so hatte allerdings Ewald den Ehrgeiz, hier Erster zu sein. Gleich nach ihm, auf den Plätzen zwei bis sechs, kamen alle mitlaufenden DKW-Räder. Man könnte wirklich darüber lachen und meinen, unsere guten deutschen Motoren hätten das Ganze als eine Demonstration gegen den Völkerbund aufgefaßt. Am meisten lacht unser Ewald Kluge. Denn nun hat er bereits 18 Punkte für die Europameisterschaft und ist den Nachfolgenden schon so weit voraus, daß an ein Einholen kaum noch zu denken ist.

Beim Großen Preis von Frankreich, auf der kurvenreichen Strecke von Nizza, spielt Ewald wieder eine klar überlegene Rolle. Bei dem schwierigen Gelände liegt zwar der allgemeine Durchschnitt erheblich niedriger als sonst, Ewald durchfährt aber die 30 Runden von je reichlich 2,5 Kilometer nicht nur als Erster, sondern ist auch erheblich besser als der Sieger in der Klasse 350. Denn der Schnitt des „Kleinen" wurde mit 93,396 Stundenkilometern errechnet, der Lauf des „Größeren" aber nur mit 90,9. Zum Erstaunen der Franzosen legte Ewald einen unerhört hohen Rundenrekord hin: 99,71! — Am gleichen Tage, da er die deutschen Farben so erfolgreich in Südfrankreich verteidigt, siegten die deutschen Rennwagen auf dem Nürburgring überwältigend über die gesamte ausländische Konkurrenz. Das war wirklich eine reiche, schöne und große Ernte. —

Der fünfte „Große Preis für Motorräder" wird in



"CIRCUIT VAN DRENTHE"
"ASSEN"
1. 7. 1939
parkeer terreinen
staan-plaatsen
"DE HAAR"
tribunes
pits
START en FINISH
staanplaatsen
N
"LAAGHALER-VEEN"
tribunes
1 KM.
"LAAG-HALEN"
overd. tribune
"HOOGHALEN"
tribunes
SPOORLIJN MEPPEL - ASSEN
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
1 Runde = 16.536 Km
Klasse A - 250 ccm 16 Runden = 264.5 Km
Klasse B - 350 ccm 18 Runden = 297.6 Km
Klasse 250 ccm
Kluge Auto Union DKW
Klasse 350 ccm
Mellors - Velocette
StrecK. ReK. 1938
(Kl A = 14 Runden)
1:48:28,4 = 128,2 Km/st
2:14:40,3 = 132,8 Km/std
Rund. ReK. 1938
7:31,4 = 131,8 Km/st
7:11,1 = 138,1 Km/st.

Holland ausgefochten. „Immer wieder Kluge“, schreiben die Zeitungen. Wieder Erster! Wieder ein neuer Streckenrekord! Wieder ein neuer Rundenrekord! Der Sieg von Assen ist der zehnte, den Ewald 1938 feiern kann. Wirklich ein glückliches Jahr. Nun hat er 30 Punkte für die Europameisterschaft. Auszufahren ist nur noch ein Lauf, der „Große Preis von Deutschland“ in Hohenstein-Ernstthal, diesmal zugleich „Großer Preis von Europa“.

Früher war es so, daß der Europameister nur nach dem Erfolg des Großen Preises von Europa bestimmt wurde, der jährlich wechselnd für die einzelnen Länder angesetzt war. Das war offensichtlich eine Ungerechtigkeit, weil dabei alles auf ein Rennen abgestellt blieb. Wer in den übrigen großen Länderpreisen erfolgreich durchgehalten hatte, aber beim Großen Preis von Europa aus irgendeinem Grunde durch eine Pechsträhne ausschied, verlor so mit einem Schlage den Anspruch auf den Titel eines Europameisters. So kamen die zuständigen Sportbehörden auf den zu begrüßenden Gedanken, die Länderpreise mit einzurechnen. Das war natürlich jetzt für Ewald Kluge von größtem Vorteil. Denn der Große Preis von Europa auf dem Sachsenring konnte seine Rechte und Ansprüche nicht mehr gefährden.

Selbstverständlich — wie sich das für einen echten Sportsmann geziemt — hatte dieser große Vorsprung für Kluges kämpferischen Einsatz bei dem letzten Rennen keinen Einfluß.

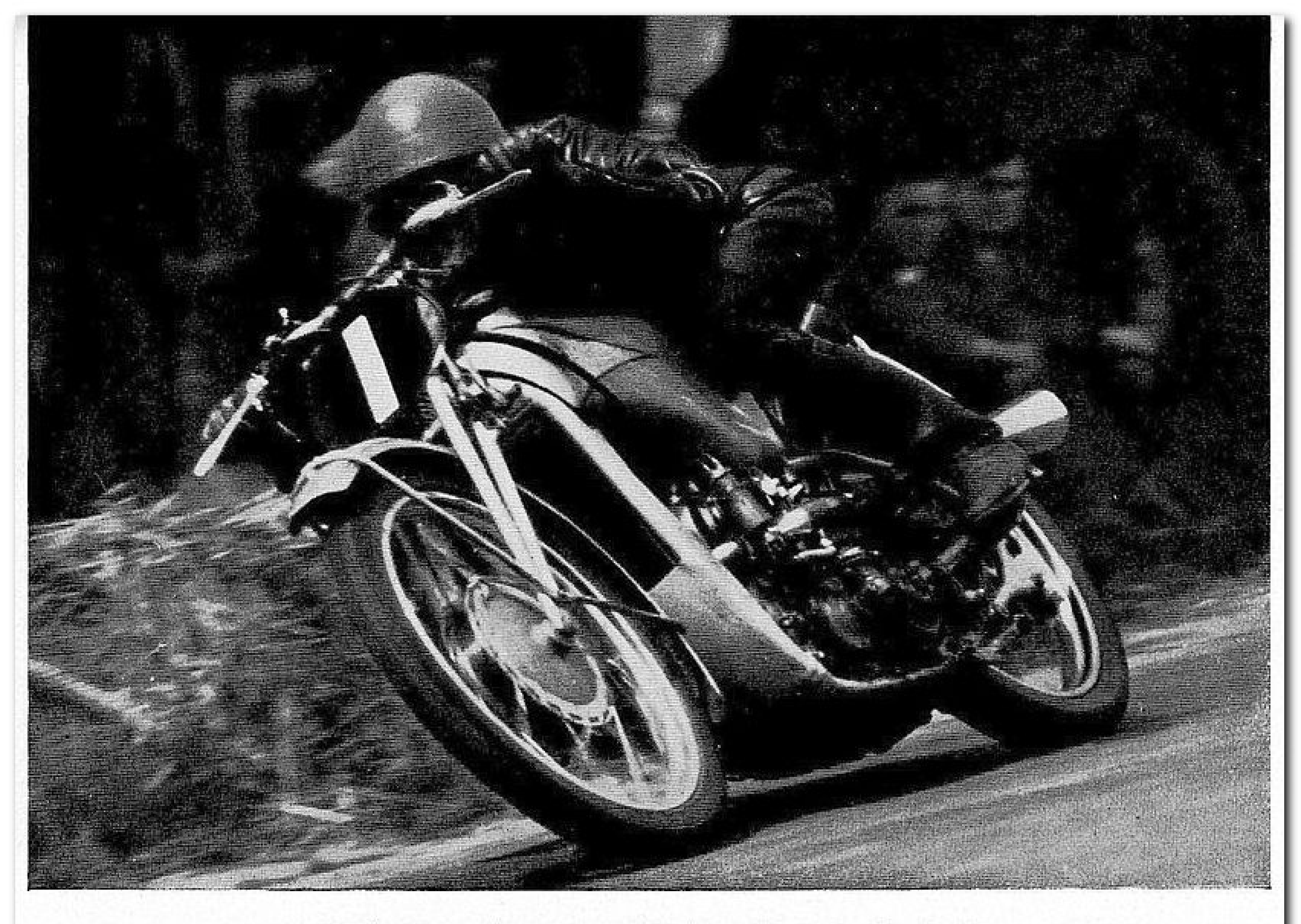
300 000 Menschen stehen um die verbesserte Bahn und verfolgen mit einer geradezu fanatischen Begeisterung den erregenden Kampf. Ewald Kluge, der geborene Sachse, Einwohner von Chemnitz, gehört zu

Kluge geht beim Ballaret-Centenary TT in Australien als Erster durchs Ziel

Aufn. Meiche – Auto-Union

Korpsführer Hühnlein und Presse und Vorstand der Auto-Union begrüßen den siegreichen Australienmeister nach seiner Rückkehr auf dem Tempelhofer Feld

Aufn. Meiche – Auto-Union



Das ist Kluges einzigartiger Fahrstil – „Kluge, der Panther“

Aufn. Meiche – Auto-Union

Kluge führt vom Start bis zum Ziel (Startnummer 1) beim „Großen Preis von Europa" in Hohenstein-Ernstthal

Aufn. Meiche – Auto-Union

Englische TT – Kluge überholt einen Gegner

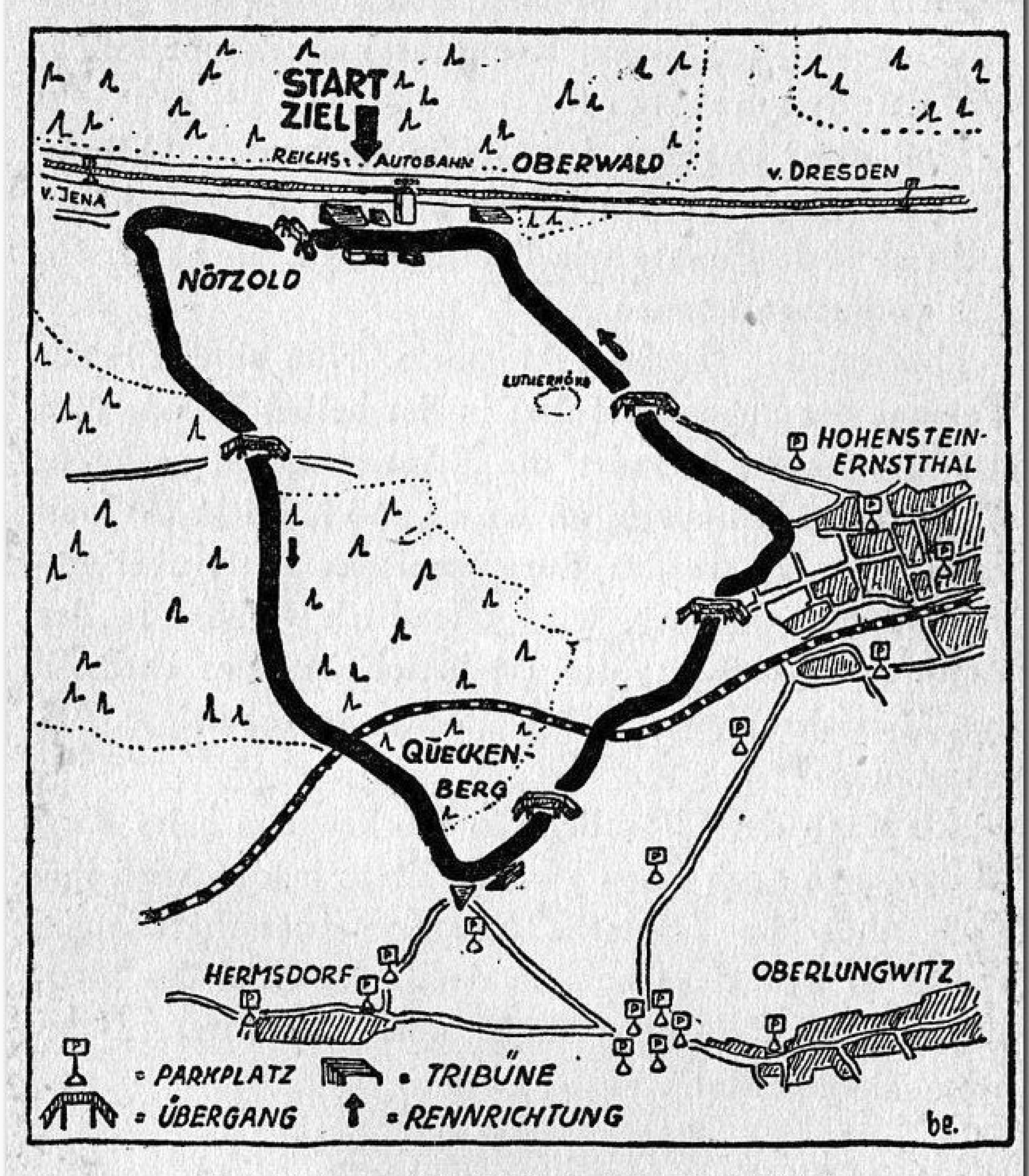
Aufn. Meiche – Auto-Union



Kluge führt im Schleizer Dreieckrennen

Aufn. Meiche – Auto-Union

den erklärten Lieblingen des Publikums, besonders der Jugend. Er erreicht eine Geschwindigkeit von 126,6 Kilometern (2 : 22 : 39,2). Das bedeutet wieder einen neuen Streckenrekord. 16 Sekunden hinter ihm folgt



Der Sachsenring Hohenstein-Ernstthal

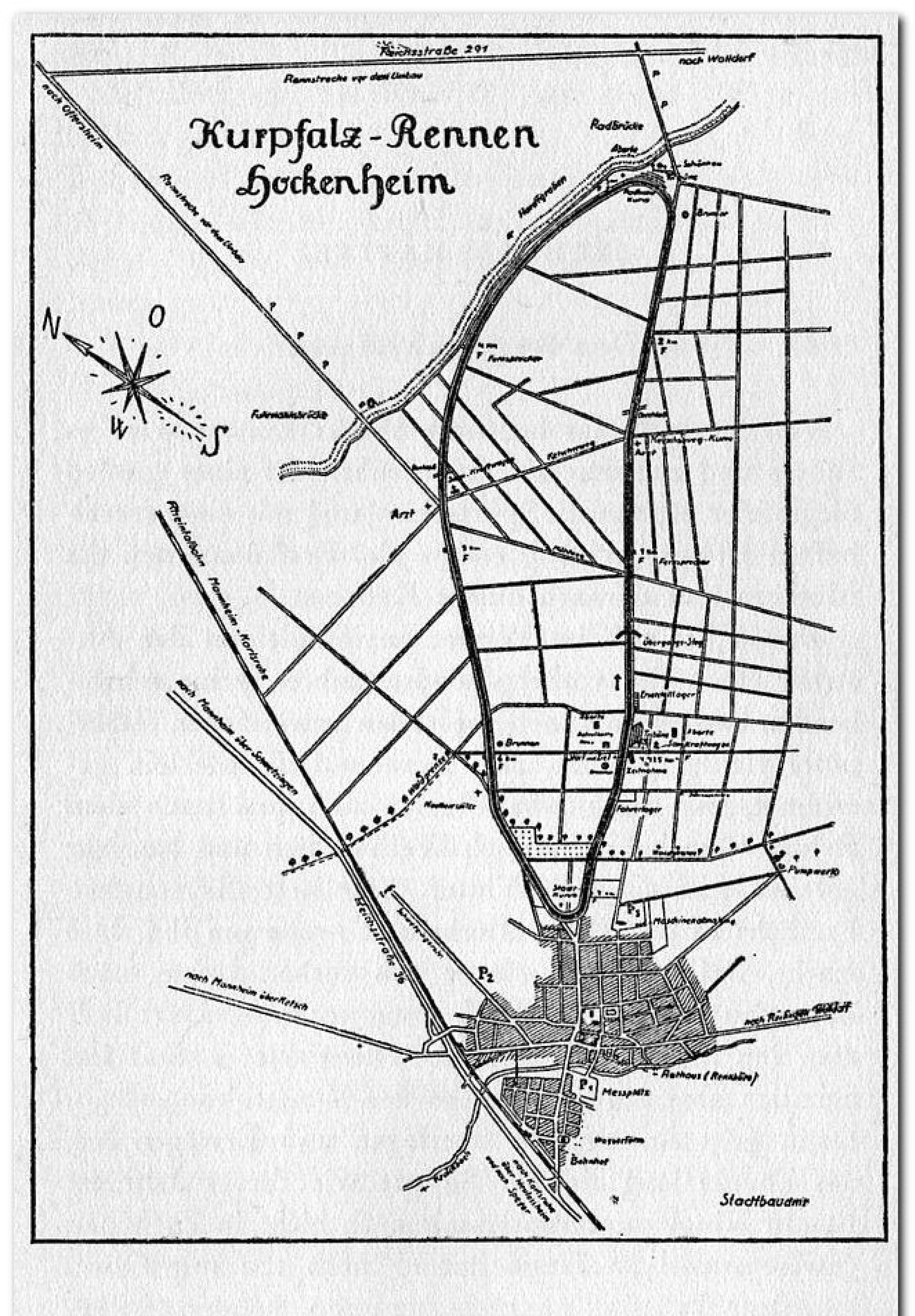
Petruschke, „Kluges Schatten", wie die Sportpresse schreibt. Eine sehr ungerechte und unzutreffende Bezeichnung. Denn dieser „Schatten" hat sich während des ganzen Jahres als ein großes Licht im Siegesglanze

der Auto-Union gezeigt. Als Ewald Kluge mit seinem Freunde und Kampfgefährten Petruschke im Wagen des Korpsführers nach Schluß des Rennens um den Sachsenring fährt, an den vielen, vielen winkenden Menschen vorbei, hat er zum ersten Male das größte Ziel erreicht, das einem Rennfahrer überhaupt faßbar ist: Europameister!

Und zwar zugleich im Gesamtklassement, will sagen: die Sieger in den beiden anderen Klassen haben nicht so viele Punkte wie Ewald Kluge. 36 hat er für sich verbuchen können.

Nun ist der Gipfel erklommen. Nun sind alle die Träume der Jugend erfüllt; in der hellen Freude über das Erreichte schwindet die Erinnerung an verlorene Kämpfe, an Rennpech, an Ärger und häßlichen Widerstand. Der Name des Europameisters läuft über unzählige Fernsprecher, wird unendlich vielmal in den Zeitungen gedruckt; die Höchstleistung des ehemaligen Taxichauffeurs findet überall vorbehaltlose Anerkennung.

Als dann der Glückliche in Hockenheim beim Kurpfalzrennen noch einen zweiten Platz belegt, wird ihm auch noch die Deutsche Straßenmeisterschaft zugesprochen. Und dazu kommt, damit das Maß des Möglichen seine Erfüllung finde, noch der Titel „Deutscher Bergmeister“.


Kurpfalz-Rennen
Hockenheim
Reichsstraße 291
nach Walldorf
Rennstrecke vor dem Umbau
nach Oftersheim
Radbrücke
Aborte
N
O
W
S
Arzt
Fernsprecher
Übergangs-Steg
Ersatzteillager
Brunnen
Zeitnahme
Fahrerlager
Pumpwerk
P3
Maschinenabnahme
P2
Reichsstraße 36
nach Mannheim über Schwetzingen
nach Mannheim über Ketsch
P1
Messplatz
Rathaus (Rennbüro)
Wasserturm
Bahnhof
Stadtbauamt

SECHSTES KAPITEL

Das Rennjahr 1939

Von ihm gilt das bekannte Wort: Erstens wird es anders und zweitens als man denkt. Mit einer großen Siegesfeier begann die Sportsaison, und mit einer frevelhaften Kriegserklärung endete sie. Erst donnerten die Motoren und darnach unsere Kanonen.

Ewald hat sich im Winter gut erholt von den Anstrengungen des vorhergehenden Jahres, seine schwebenden Sachen geordnet, die vielen gewonnenen Silberpötte fleißig geputzt, sich Frau und Töchterlein gewidmet, mal nach den Blumen und mal nach dem Rehbock geschaut, friedlich Weihnachten und Neujahr gefeiert und so den Winter recht nett überstanden. Freilich: es war doch allerhand Unruhe um ihn. Das macht, weil er öfter, als er sich vorher dachte, nach Zschopau ins DKW-Werk kommen muß. Dort holt man ihn hinter verschlossene Türen oder nimmt ihn heimlich abseits in eine Ecke des Konstruktionsbüros. Dann geht ein eifriges Überlegen und Erwägen los, das stundenlang dauert. So oft wie dieses Jahr ist Ewald Kluge zur Winterszeit noch nicht in Zschopau gewesen, und so lange hat er noch nie mit Oberingenieur Prüssing zusammengesessen, beraten, getüf-

telt und probiert. All diese heimliche Betriebsamkeit hatte aber ihre Ursachen, wovon wir bald hören werden. — —

Je näher nun das Frühjahr heranrückt, um so unruhiger wird das Rennfahrerblut. Für einen richtigen Rennfahrer bedeutet die erste schneefreie Straße so gegen Winters Ende hin ungefähr das gleiche aufregende Signal wie der erste Frühlingshut, den seine Frau im Laden sieht.

Was wird dieses Jahr bringen? — Eine neue Auto-Union-Rennmaschine?

Rennfahrer sind eigentlich von Berufs wegen ungeheuer neugierig. Das kann man wohl verstehen. Sie möchten zu gern mal einen Blick hinter den Vorhang der Zeit werfen und das Schicksal zwingen. Viele von ihnen lieben einen Talisman: Nuvolari seine berühmte Schildkröte, Rudi Hasse sein kleines Glücksschweinchen, Winkler ein vierblättriges Kleeblatt, Bernd Rosemeyer vertraute bekanntlich der Dreizehn.

„Die Dreizehn ist meine Glückszahl", behauptete er immer und brachte dann eine Reihe von Belegen hervor, die nach seiner Meinung jeden Zweifel besiegen mußten. Es ist wirklich ein drolliger Zufall, daß auch Ewald Kluge an die Dreizehn als Glückszahl heimlich glaubt und so ganz verstohlen allerhand Rechenkunststücke und verfitzte Berechnungen mit ihr anstellt. Er lächelt dazu.

„Es ist alles nur Einbildung und nicht viel dran an dem vielen Gerede", meint er so nebenbei. Aber dann erzählt er von der magischen Kraft der Dreizehn so viel und so eindringlich, daß man weiß: er glaubt doch fest daran. Also lassen wir ihn bei diesem Glauben. Hauptsache, daß er hilft.

Eine kleine Geschichte muß hier noch nachträglich erzählt werden.

Sie geschah 1929 zu einem Bergrennen in Hohnstein im sächsischen Elbsandsteingebirge, also dort, wo heute der Großdeutschlandring errichtet worden ist.

Ewald kommt reichlich spät zum Start. Die Renngewaltigen zucken mit den Achseln:

„Tut uns leid. Sie können den Wettbewerb nicht mitfahren. Alle Startnummern sind vergriffen."

„Da liegt doch noch eine."

Die Herren lächeln:

„Stimmt schon. Aber die trägt die Nummer dreizehn. Die nimmt selbstverständlich niemand."

„Her damit! Eben die will ich."

Ewald fährt mit Startnummer dreizehn los und wird Erster. Seit dieser Zeit stammt seine Vorliebe für die „Unglückszahl" dreizehn. Er hat sich außerdem ein sehr schönes und vielsagendes Symbol seines Schaffens und Strebens gewählt: die weise, schnelle Eule.

Ja, und nun denkt er: Vieles im Leben hat seinen heimlichen Sinn, und wenn eine Rennzeit gleich mit einer Auszeichnung anfängt, so ist das sicher nicht ohne Bedeutung.

Die Sache liegt folgendermaßen:

Der Führer hatte das Motorsportabzeichen in Gold, Silber und Eisen gestiftet. In Dresden fand die Verteilung an die Männer der NSKK-Gruppe Sachsen statt, deren Leistungen im Jahre 1938 dazu berechtigten. Daß dabei Europameister Ewald Kluge an erster Stelle steht, ist selbstverständlich. Obergruppenführer Lein ruft die für die Auszeichnung vorgesehenen Männer zu einer schönen Feierstunde zusammen.

Zwischen dem NSKK-Führer Lein und dem

Europameister Kluge bestand immer ein besonders herzliches Verhältnis. Beide trafen sich in vielen Rennen und jedes Jahr zum WHW-Fest des Motorklubs Freital. Im polnischen Feldzug starb Lein den großen Tod fürs Vaterland. Er bedeutete für Ewald Kluge einen schmerzlich empfundenen persönlichen Verlust.

„Ich habe Lein sehr gern gehabt", erzählte er. „Er war ein wirklich kameradschaftlicher Führer und zugleich ein ausgezeichneter Sportsmann. Er sorgte sich immer um uns Rennfahrer und kannte den Sport von der Praxis her."

Damals, bei der Verteilung der Motorsportabzeichen in Dresden, hielt Lein eine packende und zündende Ansprache an die Renn- und Geländefahrer, die sich um ihn versammelt hatten. Er führte unter anderem aus:

„Ich habe diejenigen Männer der Motorgruppe Sachsen hierhergerufen, die mit phantastischer Kühnheit und eiserner Energie auf den Rennstrecken der ganzen Welt die deutschen Farben verteidigt haben, um ihnen zum Siege zu verhelfen. Männer, denen wahrlich nichts geschenkt wird, wenn sie auf ihren Maschinen neben den besten Fahrern und Maschinen der ganzen Welt starten müssen.

Euer unerschütterlicher Siegeswille ist gepaart mit Kühnheit und kluger Berechnung. Oft habe ich um euer Schicksal gebangt, wenn ich beim größten Motorradrennen in Hohenstein-Ernstthal auf dem Sachsenring, beim Großen Preis von Europa, den Startschuß für euch abgeben ließ. Denn ich weiß, daß auch das Ausland seine besten Fahrer nach dem Sachsenring sendet.

Ihr alle kämpftet für die Idee des Führers. Euer Wille wurde eisern und unerschütterlich durch den

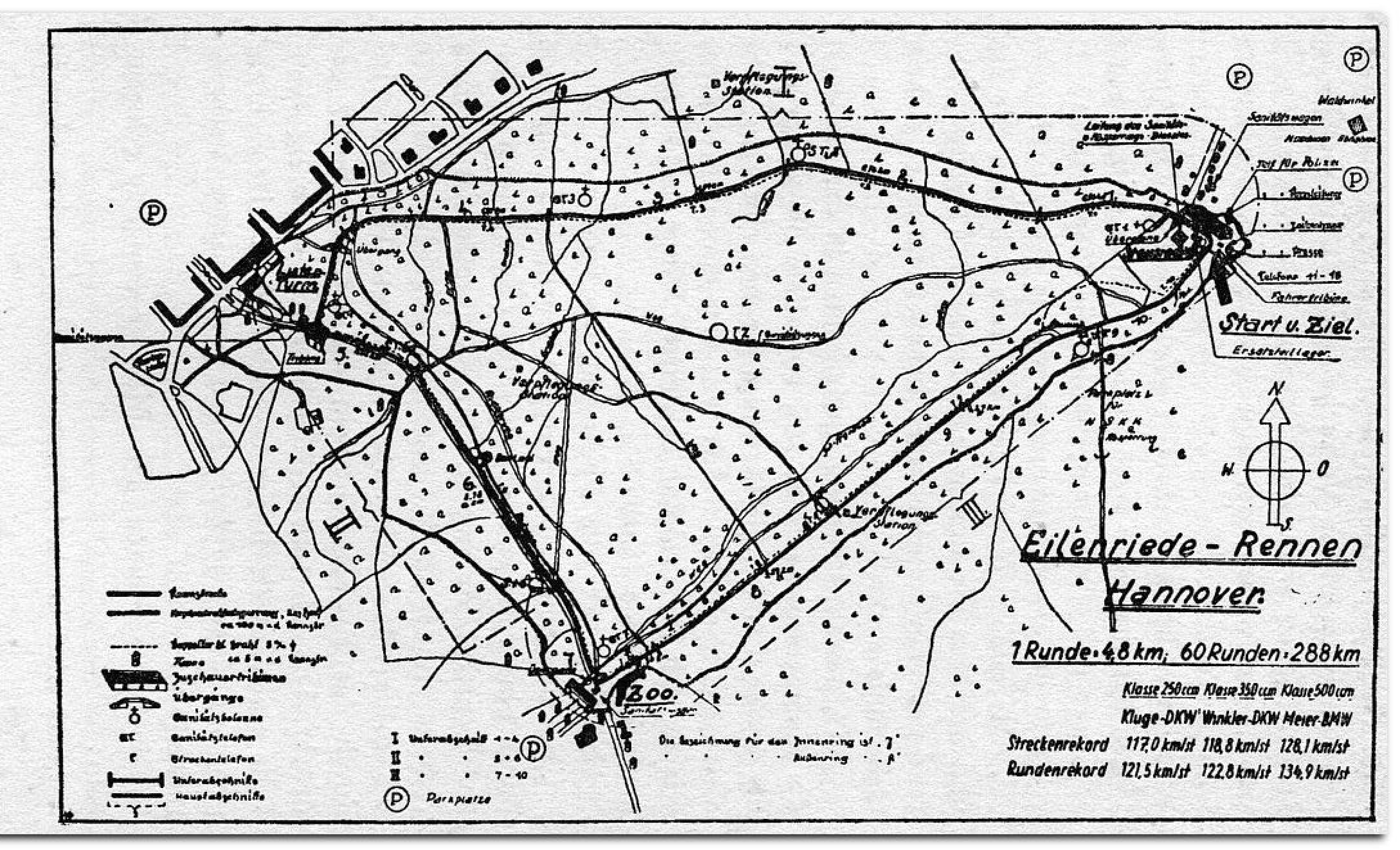
Gedanken: Deutschland! Wenn man heute fragt, wie es kommt, daß wir Sieg um Sieg an unsere Fahnen heften konnten, daß bei allen großen kraftfahrsportlichen Veranstaltungen der Welt das Deutschlandlied und das Horst-Wessel-Lied erklingen konnten, so antworten wir:

Es ist der Wille, der gesiegt hat, lebendig beseelt durch die Gestalt des Führers, der Wille, stolz, kühn und deutsch zu sein. Denn der Wille ist die unerschöpfliche Kraft in der Natur des deutschen Menschen."

Leins Worte hallen in Ewald Kluges Herz vernehmlich wider. Denn aus ihnen sprechen ja nicht nur die vergangenen Tatsachen, sondern auch die zukünftigen Aufgaben. Das Goldene Motorsportabzeichen bedeutet nicht nur die Anerkennung vollbrachter Leistungen, sondern auch eine große Verpflichtung für die Zukunft. Am 25. März veranstaltet Obergruppenführer Lein die große Feier in Dresden — am 16. April schon beginnt auf der Eilenriede bei Hannover der neue Kampf um die Meisterschaft. — — —

Eilenriede!

Zum dritten Male erscheint Ewald Kluge hier. Die Eilenriede hat ihr „klassisches" Wetter. Die Leute wundern sich, wenn es wirklich einmal ausnahmsweise zu diesem Rennen schönes Wetter gibt. Dem Wetter nach bedeutet die Eilenriede-Veranstaltung „Winters Ende", der Sache nach aber den wahren Sportfrühling. Zum Eilenriede-Rennen kommen alle gern. Denn da gibt es viel zu sehen und zu hören. Hier erfährt und sieht der Sportkundige, was unter der Decke der Winterruhe in den einzelnen Werken geschaffen wurde. Manche Hoffnungen auf den Wert


Eilenriede - Rennen
Hannover
1 Runde: 4,8 km; 60 Runden: 288 km
Klasse 250 ccm Klasse 350 ccm Klasse 500 ccm
Kluge-DKW Winkler-DKW Meier-BMW
Streckenrekord 117,0 km/st 118,8 km/st 128,1 km/st
Rundenrekord 121,5 km/st 122,8 km/st 134,9 km/st
Start u. Ziel
Ersatzteillager
Sanitätswagen
Zoo
Verpflegungs-Station
N
O
S
W
Parkplätze

einer Neukonstruktion treiben hier unter der anregenden Sonne der ersten Versuche lange Frühjahrsschösse. In den Boxen wird viel „Benzin“ geredet. Jeder will was Neues wissen, der eine ganz genau, der andere halb genau.

Ist es wahr, was sich alle Welt erzählt? Die Auto-Union hat eine neue Kompressormaschine mitgebracht?

Kluge und Fleischmann sollen sie ausprobieren?

Wißt ihr etwas Genaueres, wie sie gebaut ist?

„Also, lieber Herr Prüssing, nun schießen Sie los und erzählen Sie uns, was Sie Neues und Großes während des Winters geschaffen haben. Jetzt ist es ja kein Geheimnis mehr.“

„Ja“, gesteht Prüssing, „wir bauten in der Ruhezeit die Kompressormaschine aus, vor allem die 250er und die 350er. Ob wir sie hier zum Rennen einsetzen, steht allerdings noch dahin. Ich will erst einmal probieren, wie sie sich im Training bewähren. Kluge und Fleischmann sollen sie fahren.“

Und nun geht die Facherklärung los:

„Bei den neuen Motorentypen wurde die Ladepumpe durch eine rotierende Spülpumpe (Kompressor) eigener Konstruktion ersetzt. Der Kompressor ist vor dem Arbeitszylinder am Motorgehäuse angebaut. Das durch die rotierende Spülpumpe angesaugte Gemisch wird durch das Kurbelgehäuse in die Arbeitszylinder gedrückt. Die Viertelliter-Maschine hat erstmalig ebenfalls einen Zweizylinder-U-Motor, d. h. vier Bohrungen, von denen je zwei einen gemeinsamen Verbrennungsraum haben.“

Die Leute staunen. Die Männer vom Bau schmunzeln:

„Das wird ja ein interessantes Rennen, besonders in

der Klasse der 250. Da wird zunächst noch eine italienische Benelli starten, über deren Fixigkeit allerhand zu hören ist. Dazu kommt voraussichtlich noch NSU mit drei neuen Kompressorkonstruktionen. Die möchten DKW gern ein wenig auf den Leib rücken. Kluge als Spitzenfahrer wird da nichts zu lachen haben."

In der Tat: Ewald zieht im Training mit seinem neuen Rad los. Er legt eine fabelhafte Runde hin, braucht zu den 4,8 Kilometern nur 2 Minuten und 20 Sekunden. Das ist besser als seine eigene Rekordrunde aus dem vorhergehenden Jahre. Auch Fleischmann zieht mit der 350er Kompressor los und kommt ebenfalls zu einem überaus großen Ergebnis. Die Spannung wächst. — —

Nachher wird alles anders. Die Benelli hat zu kurzen Atem und bleibt im Rennen sehr bald hinter der Spitze zurück, NSU erscheint überhaupt nicht, und Ewald Kluge fährt seine alte Drehschiebermaschine mit Ladepumpe, nicht das neue Kompressorrad, weil an dem noch allerhand herumzudoktern ist. —

Da kommen die Startzeichen: rot-grün-gelb-Schuß! Ewald mit der Startnummer eins geht mit einem glänzenden Start ab. Winkler hinter ihm drein. Die beiden großen Fahrer liefern sich, weit vor dem übrigen Felde liegend, einen heftigen Kampf um die Spitze. Regen setzt ein. Die Strecke wird naß und schmierig. Die hervorragende Straßenlage der DKW bewährt sich. Weiter Runde um Runde. Gegen das Ende hin zieht Ewald wie ein Blitz los und geht als Erster durchs Ziel. — Zweiter Winkler, Dritter Lottes, alle auf DKW. Außerdem wird Heiner Fleischmann auf der 350er DKW Eilenriedemeister.

Rennen Nummer eins — Startnummer eins — Platz Nummer eins — und die goldene Nadel des Führers vornweg — na, wenn das nichts zu bedeuten hat!

Der erste Lauf ist gewonnen. Er wird bei der deutschen Straßenmeisterschaft mit bewertet. Ein guter Anfang. Das gesamte Rennen erhält seinen besonderen Wert dadurch, daß in allen drei Klassen deutsche Männer und deutsche Maschinen siegen.

Eilenriede
Erreichte Durchschnittsgeschwindigkeiten
der Klasse 250 ccm

Jahr	Geschwindigkeit	Fahrer	Marke
1924	*60,9*		
1925	*77,3*		
1926	*67*		
1927	*78*		
1928	*88*		
1929	*71,6*		
1930	*83,4*		DKW
1931	*74,5*		
1932	*77,8*		
1933	*87,8*		
1934	*95,6*		DKW
1935	*101,5*		DKW
1936	*109*	Kluge	DKW
1937	*102,5*		DKW
1938	*117*	Kluge	DKW

„Das ist das schönste Geburtstagsgeschenk für unseren Führer, das ihm der deutsche Motorsport überreichen kann", sagt der Korpsführer in seiner Schlußansprache. Ewald freut sich, daß er dazu ein reichliches Maß beitragen konnte.

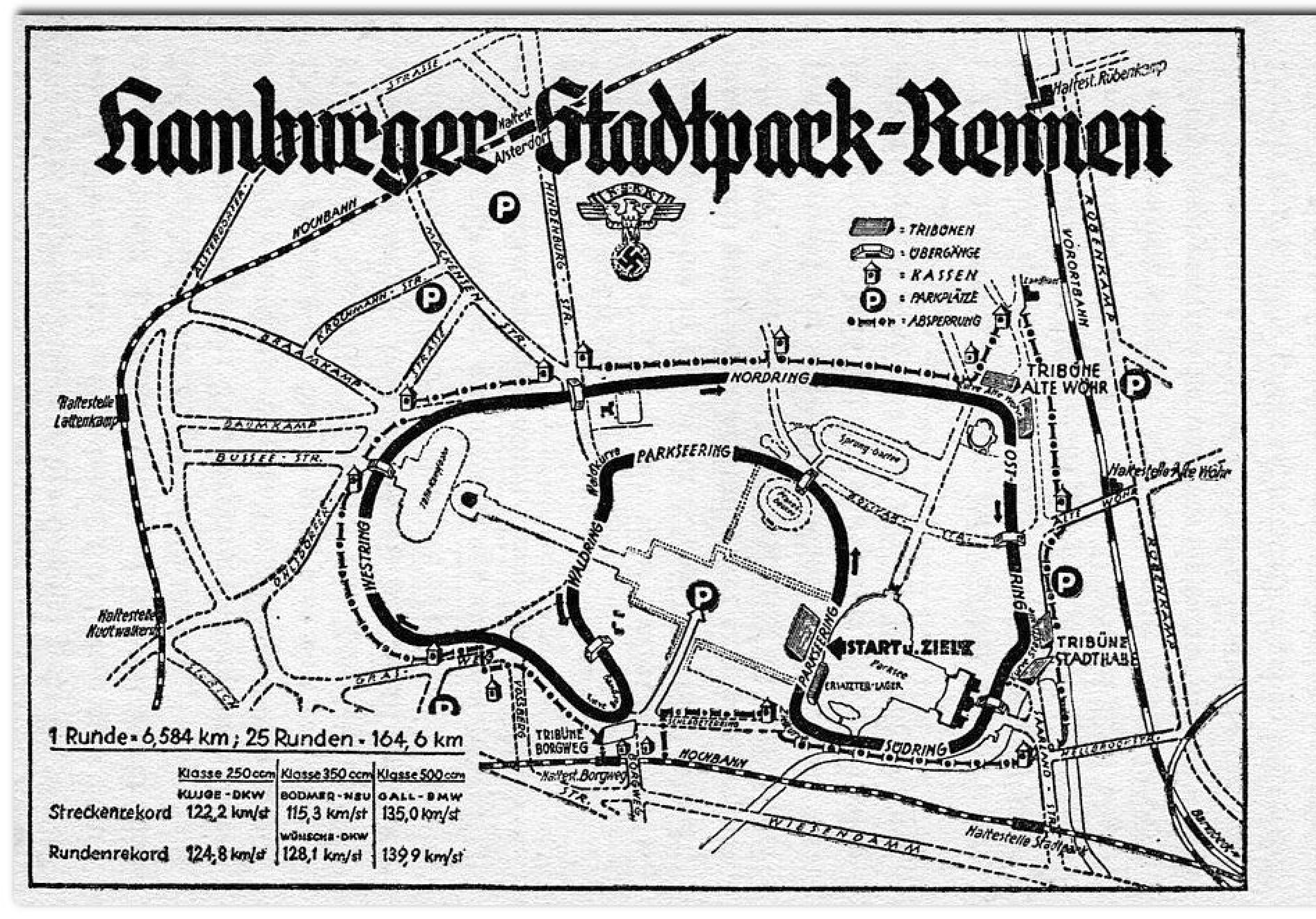
Weiter im Text: am 7. Mai Hamburger Stadtparkrennen. Die Strecke kennt Ewald. Er wurde dort schon vor zwei Jahren Erster. Aber diesmal geht die Sache schief. Ewald hält zwar lange die Spitze und fährt ausgezeichnete Runden. Aber auf einmal bockt die Maschine. Aus! Hoffnungsloser Fall. —

Nächster Versuch: Nürburgring-Eifelrennen. Diesmal wird's eine klare Sache. Ewald siegt überlegen. Der gute Anfang der Saison zeigt also eine erfreuliche Fortsetzung. Natürlich schwankt das Zünglein an der Waage ein wenig, weil der täppische Zufall dranrum spielt. Aber eines ist schon deutlich zu erkennen: Ewald befindet sich wieder auf dem Wege zur Meisterschaft; er hat vor den anderen schon einen bedeutenden Vorsprung.

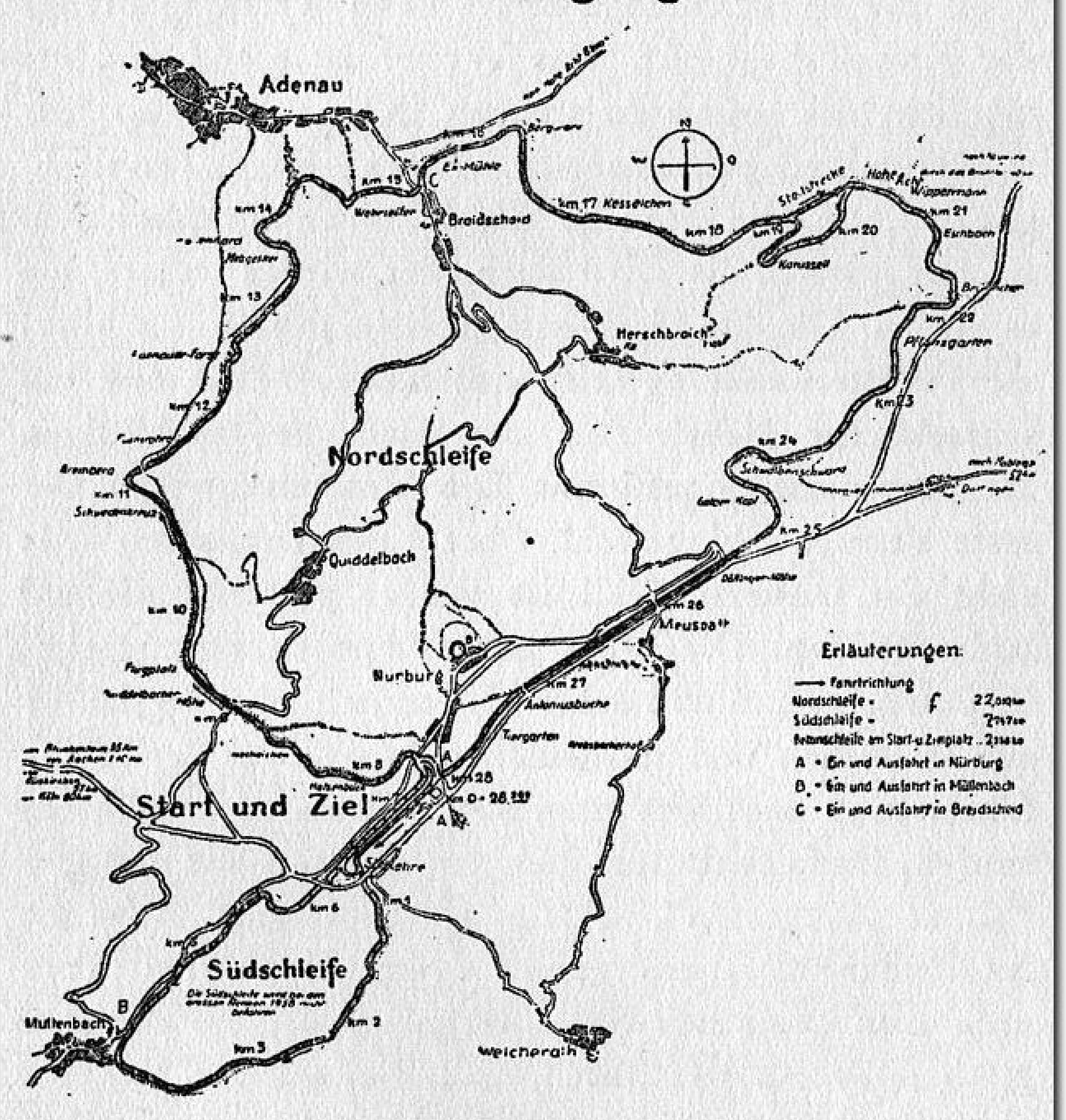
Und doch quält ihn eine Frage:

Wo bleibt die Guzzi, die neue italienische Kompressormaschine in der 250er-Klasse? Sie muß schnell, sehr schnell sein, wird bestimmt der ernsteste Gegner der DKW. Aber die Guzzi erscheint nicht auf der Bahn, obwohl sie eigentlich schon bewies, daß viel in ihr steckt. Denn schon im April 1938 unternahm sie erfolgreiche Angriffe auf Kluges Rekorde und am 20. November nochmals.

Die neue Entwicklung der italienischen Kompressorkonstruktion ist also nicht zu verkennen. Ob ihre hohe Rekord-Geschwindigkeit bei großen Rennen gehalten werden kann, steht noch dahin. Zweierlei muß abgewartet werden, einmal: wann die neue 250er DKW-Kompressor rennreif ist und wie sie sich bewähren wird, zum anderen: wie sich die schnellen Guzzis bei Dauerrennen zeigen. Ihre großen Fortschritte geben ihr zweifellos bestimmte Aussichten, aber noch keine Garantien.


Hamburger Stadtpark-Rennen
: TRIBÜNEN
: ÜBERGÄNGE
: KASSEN
: PARKPLÄTZE
: ABSPERRUNG
NORDRING
WESTRING
WALDRING
PARKSEERING
OST-RING
SÜDRING
START u. ZIEL
TRIBÜNE ALTE WÖHR
TRIBÜNE STADTHALLE
TRIBÜNE BORGWEG
Haltestelle Lattenkamp
Haltestelle Nordwalkers
Haltest. Alsterdorf
Halfest. Rübenkamp
Haltestelle Alte Wöhr
Haltestelle Stadtpark
Haltest. Borgweg
HOCHBAHN
VORORTBAHN
HINDENBURG - STR.
MACKENSEN - STR.
KROHNKAMP
RÜBENKAMP
BAUMKAMP
BUSSEE - STR.
WIESENDAMM
SAARLAND - STR.
BORGWEG
ALTE WÖHR
1 Runde = 6,584 km ; 25 Runden = 164,6 km
Klasse 250 ccm
Klasse 350 ccm
Klasse 500 ccm
KLUGE - DKW
BODMER - NSU
GALL - BMW
Streckenrekord 122,2 km/st 115,3 km/st 135,0 km/st
WÜNSCHE - DKW
Rundenrekord 124,8 km/st 128,1 km/st 139,9 km/st

Der Nürburgring



Einmal muß ja die Guzzi kommen. Hoffentlich nicht zu spät; denn dann vermag sie nicht mehr entscheidend in den Endkampf einzugreifen. Endlich, zur englischen T. T., erscheint sie, und in welcher Besetzung! Tenni, der große Könner, und Stanley Woods, der vielfache T. T.-Sieger, fahren sie. Jetzt wittert alle Welt die Entscheidung. Schon beim Training brennt der Kampf heiß auf. Das Wetter ist schön und ermöglicht die besten Leistungen. Kluge fährt 29 Minuten und 18 Sekunden, St. Woods 28,16, Tenni sogar 27,20. Die Zahlen sagen einen mörderischen Kampf voraus. Es wird auch hier wieder anders, als es schien. Die Guzzis kommen nicht mit. Ein schlimmer Wetterumschlag tritt ein, Kälte, Nässe und ein schrecklicher Nebel. Auf den sind die heißblütigen Italiener nicht eingestimmt. Die Motoren streiken. Der erste Versuch schlägt fehl. Über dieser englischen T.T. steht ein Unstern. Gall ist wieder gestürzt, diesmal leider tödlich. Die Douglaser Tageszeitung „macht" in Deutschenhaß und schreit hysterisch, weil Engländer auf deutschen und italienischen Maschinen zur T. T. fahren und englische Sportsleute deutsche Maschinen kaufen. Dann fehlt zum Fahnenaufmarsch die deutsche Fahne! „Vergessen", heißt es entschuldigend. Was die Engländer alles „vergessen": im Donington Park nach dem deutschen Siege vergaßen sie, die deutsche Nationalhymne zu spielen, und diesmal vor Rennbeginn die deutsche Fahne vor die Mannschaft zu stellen. Wenn es sich um eine französische Mannschaft und um einen französischen Sieg in beiden Fällen gehandelt hätte, wäre das englische Gedächtnis sicher nicht so kurz gewesen.

Nun kommt das Rennen selbst. Das schlechte Wet-

Am Großglockner 1938. Kluge erzielt mit seiner 250er DKW die schnellste Zeit sämtlicher Motorradfahrer aller Klassen beim „Großen Preis von Deutschland"

Aufn. Meiche – Auto-Union

„Großer Preis von Frankreich 1939." Kluge wird von seinem inzwischen im Polenfeldzug gefallenen NSKK-Obergruppenführer Lein beglückwünscht

Aufn. Meiche – Auto-Union



Ein zufriedenes Lächeln ...
Ende 1939: Zum zweiten Male Europameister aller Klassen

Aufn. Meiche – Auto-Union

ter macht sich sehr bemerkbar. Thomas, der wieder DKW fährt, fällt wegen Kerzenwechsels zurück, dann aus dem gleichen Grunde Wünsche. Fleischmann muß wegen Motorschadens aufgeben. Ewald ist wieder einmal allein auf weiter Flur. Furchtbar ist dieses Nebelrennen. Mellors auf Benelli, die diesmal wirklich zeigt, was in ihr steckt, hat die Spitze, Ewald Kluge liegt an zweiter Stelle und bleibt Zweiter. Das will unter diesen Verhältnissen viel, sehr viel sagen. Uns scheint, als sei dieser zweite Platz 1939 unter so ungünstigen Voraussetzungen dem ersten Platz 1938 gleichwertig, zumal Kluge zunächst an vierter Stelle lag und sich dann bis auf die zweite vorarbeitete. Es war das taktisch klügste Rennen, das Ewald jemals fuhr. Denn er glich die unvermeidlichen Zeitverluste aus, die durch öfteres Tanken, Kerzenwechsel und schlechtes Wetter entstanden.

Kluge erzählte selbst über dieses ungemein schwierige Rennen:

„Ich werde die T. T. 1939 nie vergessen. Die mir sonst wohlbekannte Strecke war mir plötzlich vollkommen fremd geworden. Sie war an manchen Stellen außerordentlich schlüpfrig, wie eine Speckschwarte. In den Bergen hatten wir teilweise nur eine Sicht von 20 Metern, sodaß ich nur mit Hilfe des gelben Strichs in der Mitte meinen Weg zu finden vermochte."

Übrigens brachte dieses englische Rennen uns Deutschen noch einen sehr großen Erfolg. Denn zum ersten Male siegte eine deutsche 500er-Maschine mit einem deutschen Rad: Meier, der „gußeiserne Feldwebel" auf BMW. —

Eines war nun nach diesem Rennen klar: die Guzzi wird bei allen kommenden Großen Preisen da sein.

Der Kampf spitzt sich zu. Es geht nicht allein um den Wert der Konstruktionen, sondern auch um die Frage nach der Vorherrschaft. Auf Ewald Kluge ruht vorwiegend die deutsche Hoffnung. Das England angreifende Deutschland muß sich jetzt auch gegen das vorwärtsstürmende Italien wenden. Wahrlich, schön und groß ist dieser Kampf.

Das Jahr nähert sich seinem Höhepunkt. Wie unruhig die Menschen sind! Sie sprechen von nichts anderem als Krieg. Die Polen verlieren jegliche politische Vernunft und spielen ein böses Spiel mit des Teufels englischen Karten. Trotz der unsicheren Lage wird der Große Preis von Holland durchgeführt, am 1. Juli, bei einem herbstlich unfreundlichen Wetter. Die Guzzis sind wieder da. Diesmal auch die 500er italienische Gilera unter Serafini, der im Jahre vorher zum Großen Preis von Deutschland auf der gleichen Maschine nicht weiter konnte. Ewald setzt schon im Training alles ein. Er verbessert seinen vorjährigen Rekord wesentlich. Aber Tenni ist schneller, weitaus schneller. Kluge braucht am ersten Trainingstag zu einer Runde 7 Minuten und 45 Sekunden, Tenni 7 Minuten und 24 Sekunden. Da übertrifft sich Kluge am zweiten Trainingstage selbst: 7:27 lautet seine Zeit. Jetzt ist er dicht an Tenni heran. „Wo bleibt die rennreife Kompressor-DKW?" fragt er. Sie ist noch nicht gekommen.

Das Rennen nimmt einen unerwarteten Verlauf. Tenni setzt sich an die Spitze. Kluge hängt sich an ihn. Aber der italienische Vorsprung wird immer größer und ist wohl kaum noch einzuholen. Tenni kann auch — im Gegensatz zu Kluge — ohne Tankpause weiterfahren. Er geht mit 3½ Minuten Vorsprung in

die vorletzte Runde. Hat er den Sieg sicher in der Tasche? Er könnte nun langsam fahren, seine Maschine schonen. Warum rast er so? Ist er sich seines Motors so sicher? Da wird der helle Kompressorton unrein. Alles horcht auf. Die Guzzi versagt! Versagt schon wieder! 30 Kilometer vor dem Ziel! Da jagt Ewald Kluge mit seiner zuverlässigeren Maschine heran, geht an Tenni vorbei und — siegt!

Ja, es ist schon so: schneller ist die Guzzi als die deutsche Drehschiebermaschine. Aber nicht so zuverlässig und ausdauernd.

In der 500er-Klasse wiederholt sich übrigens das gleiche Schauspiel. Serafini reißt dem großen Meier aus. Der Italiener scheint unbesiegbar zu sein. Aber er fährt zu scharf, stürzt und muß tränenden Auges den Deutschen an sich vorbeilassen.

Neues und Altes, Bewährtes und Unbewährtes stehen sich gegenüber. Wer wird siegen?

Beim Großen Preis von Frankreich am 9. Juli fehlen die Guzzis wieder. Sie werden zu Hause nochmals gründlich überholt, damit sie besser durchhalten und nicht im letzten Augenblicke so schwer enttäuschen. Dieser Tag in Reims wird ein Ehrentag für die Auto-Union. Im Wagenrennen besetzt sie die beiden ersten Plätze, in der Klasse der 250er-Räder die ersten drei. Dabei ist Ewald Kluge wieder an der Spitze. — „Selbstverständlich“ möchte man beinahe schreiben. In der Klasse der 350er sichert sich die Auto-Union den ersten und dritten Platz.

Jetzt naht das größte motorsportliche Ereignis, der Große Preis von Europa, gleichzeitig der Große Preis von Belgien. Ausgetragen wird er in Spa. Und da treten die Italiener wieder an!

Die Trainingsergebnisse sind diesmal nicht so eindeutig für sie. Tenni fährt 6:31, wird aber von Petruschke und Winkler, die zusammen mit Kluge antreten, stark unterboten. Halten die beiden großen Rivalen noch zurück? Nun, das Rennen wird ja zeigen, was sie wirklich ausgeben können. Wetter wieder schlecht, die Bahn naß und schlüpfrig, sehr, sehr gefährlich.

Zwischen Tenni und Kluge setzt gleich zu Anfang ein erbitterter Kampf ein. Aber Motto Guzzi kann offensichtlich die Nässe nicht vertragen. Die eine Maschine unter Sandri muß schon in der zweiten Runde an die Boxe, Tenni nach der zehnten. Die Maschine ist also wirklich noch nicht fertig. Ewald Kluge hat den Italienern heftig zugesetzt, so daß sie ihre Maschinen auspumpen und darnach ausscheiden mußten. Ewald hat diesmal die „Übermüdungsstrategie" am Gegner mit Erfolg angewandt. Nun kann Ewald ruhig seinen Sieg nach Hause fahren. Man hetzte ihm zwar noch zwei Benellis nach. Aber die konnten, wie es sich schon in Reims zeigte, nichts, aber auch gar nichts ausrichten.

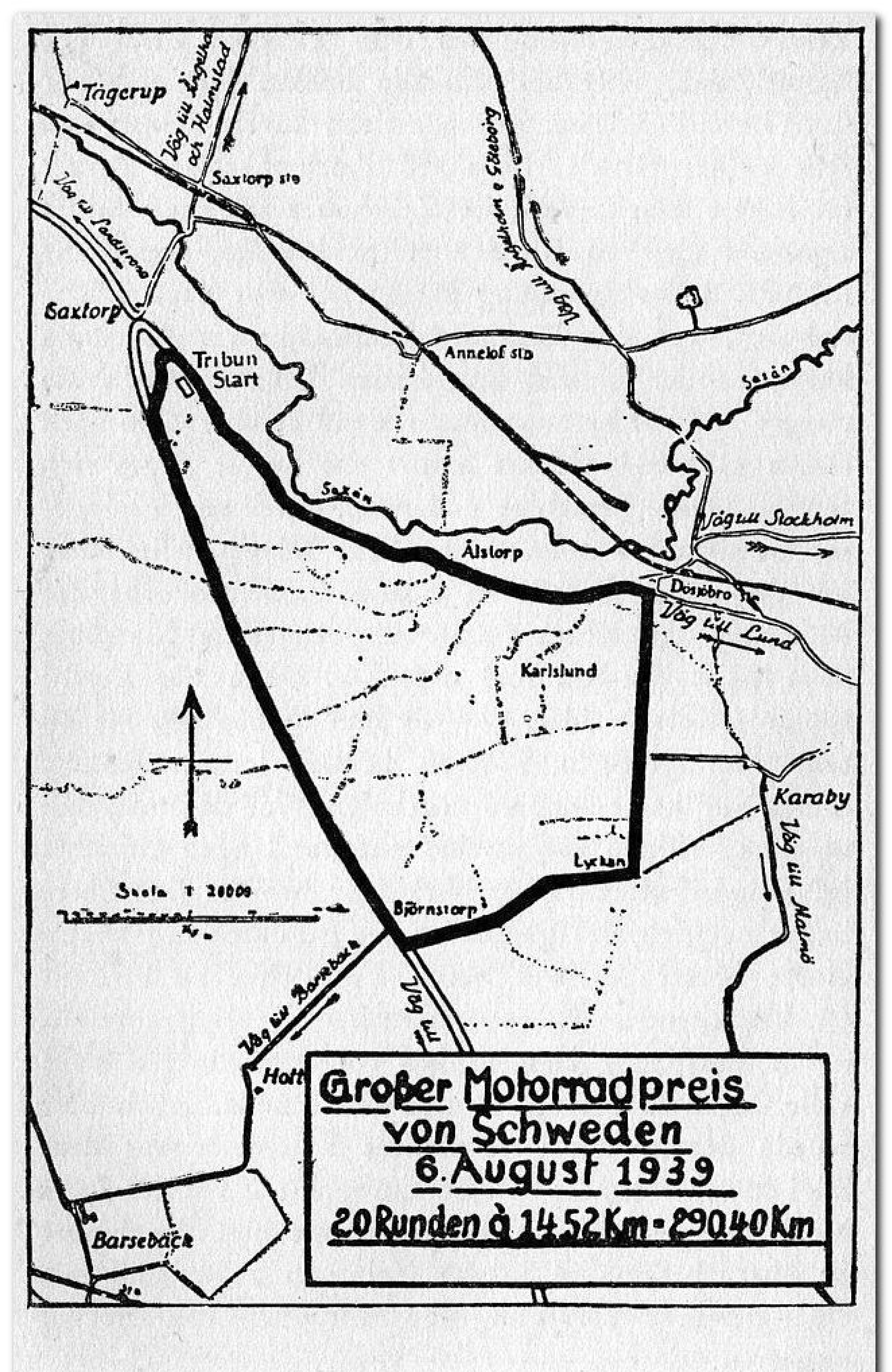
Das sind die Ergebnisse:

Kluge: 2:36:14,7 = 133,7,
Petruschke: 2:40:7 = 131,1.

Und das Hauptergebnis?

In den vier für die Europameisterschaft gewerteten Läufen hat Ewald 19 Punkte gut. Er ist damit allen voraus. Mellors und Meier haben je 15 Punkte.

Im nun folgenden Großen Preis von Schweden, zu dem die Guzzis der Abwechslung halber wieder einmal fehlen, erringt sich der kommende Europameister noch einmal den Ersten Preis und wieder fünf Gut-



Tågerup
Väg till Ängelholm och Halmstad
Saxtorp sta
Väg till Landskrona
Saxtorp
Tribun
Start
Annelöf sta
Saxån
Ålstorp
Väg till Stockholm
Dösjöbro
Väg till Lund
Karlslund
Karaby
Väg till Malmö
Lyckan
Björnstorp
Väg till Barsebäck
Barsebäck
Großer Motorradpreis
von Schweden
6. August 1939
20 Runden à 14.52 Km - 290.40 Km

punkte für die Bewertung. Der Kampf übertraf alle Erwartungen. Obwohl aus dem gleichen Stall der Auto-Union, lieferten sich die beiden Spitzenfahrer der Viertelliterklasse, Europameister Ewald Kluge und sein ewiger Rivale, Bernhard Petruschke, ein derart erbittertes Duell, daß die Zuschauer während dieses ebenfalls über 20 Runden führenden Kampfes keine Sekunde außer Spannung kamen. Es war ganz offensichtlich, daß sich Bernhard Petruschke vorgenommen hatte, endlich einmal aus seinem Schattendasein als ewiger Zweiter herauszutreten, denn er übernahm nach einem glänzenden Start sofort die Spitze, legte sich lang auf seine Maschine und raste, durch sein geringeres Gewicht etwas im Vorteil, für Kluge uneinholbar um die Bahn. Gerade in diesem Rennen wurde das Märchen, daß Kluge immer die schnellere Maschine habe, ganz deutlich und offenbar. Denn wie Ewald später selbst erzählte, war es ihm unmöglich, bis zu seinem endgültigen Vorstoß in der letzten Runde, seinen Stallkameraden zu überholen. Nur dadurch, daß er ohne heftigen Gegenwind auf der langen Geraden im Windschatten Petruschkes fuhr, war es ihm überhaupt möglich, das ganze Rennen hindurch mit knapp einem Meter Abstand hinter Petruschke zu bleiben. In bestechender Fahrt fuhren so die Spitzenreiter, deren Vorsprung zum Schluß vor dem übrigen Feld viele Minuten betrug, Runde um Runde. Auch hier wurde der Kampf erst wenige Kilometer vor dem Ziel entschieden, als es dem Europameister unter Aufbietung seiner ganzen Fahrkunst gelang, die Spitze zu übernehmen und in der Zeit von 2:13:48,6 mit einer Sekunde Vorsprung vor Petruschke das Ziel zu passieren.

Auf dem Sachsenring zum „Großen Preis von Deutschland", der auf den schwedischen folgte, unternehmen die Italiener wieder das große Wagnis. Sie hatten ausreichend Zeit, ihre Konstruktion noch einmal zu überprüfen. Diesmal ist auch das kühle und trockene Wetter für ihre empfindlichen Vergaser vorteilhaft. Vor allem bringen sie eine wichtige Neuerung an, setzen nämlich Boschkerzen ein, also ein deutsches Fabrikat.

Das Training zeigt wieder, daß die italienischen Guzzis sehr schnell sind.

Das ergibt in der Runde sechs bis sieben Sekunden Rückstand. Keine erfreulichen Aussichten für Ewald. Im Rennen kann er zunächst noch die Spitze halten, muß aber in der dritten Runde den ersten Italiener an sich vorbeilassen und in der fünften den zweiten. Von da an verliert Kluge in heftigstem Kampf an Boden. Er war auch der einzige von allen angetretenen Fahrern, die mit den schnellen Italienern einigermaßen Schritt hielten und fuhr ganz gleichmäßig. Man muß alle diese Tatsachen herausheben, weil sie für das sportliche Verantwortungsgefühl Kluges ein beredtes und glänzendes Zeugnis geben. Auch in ungünstigen, ja aussichtslosen Positionen wird er nicht „weich". Sein draufgängerischer Wille ist nicht zu schwächen. Zwei Jahre vorher hatte die erste 500er-Maschine ungefähr die gleiche Geschwindigkeit wie Kluge auf seinem kleinen Rad! —

Selbstverständlich soll mit alledem der italienische Sieg nicht verkleinert werden. Das wäre unsportlich. Er wurde ja auch durch den ersten Platz, den sich — endlich! — die Gilera in der 500er-Klasse holte, stark unterstrichen. Die italienische Presse hatte durchaus

ein Recht, diesen bedeutungsvollen Doppelsieg stark hervorzuheben. Nur scheint uns die von ihr gebrachte Behauptung, damit sei die italienische Überlegenheit im Motorsport „endgültig" unter Beweis gestellt, reichlich verfrüht. Wenn jemand erst nach vielen Mißerfolgen endlich einmal das erstrebte Ziel zum ersten Male erreicht, dann kann von einer endgültigen Vormachtstellung noch nicht gesprochen werden. Darüber muß dann erst die weitere Zukunft entscheiden. Und da heißt die Forderung nur: Gebt Ewald Kluge eine ebenbürtige Maschine in die Hand. Dann erst ist das endgültige Urteil möglich. Es ist noch nicht aller Tage Abend — noch lange nicht!

Der bald nach dem Hohensteiner Wettstreit ausbrechende Neid- und Frevelkrieg der westlichen Demokratien setzte der großen Auseinandersetzung zwischen DKW und Guzzi ein vorläufiges Ende. Wahrscheinlich wird 1940 trotz der militärischen Auseinandersetzung der Kampf auf deutschen, italienischen und neutralen Bahnen ausgetragen werden.

Eines ist wohl bei alledem klar: dieses Rennen auf dem Sachsenring war der Schrittmacher zu einer neuen Entwicklung, „das Signal zu einer kommenden Epoche"; denn Hohenstein brachte den vollen Sieg des Kompressors.

Der Korpsführer ahnte schon vor dem Rennen den Ausgang. Denn er sagte in seiner Eröffnungsrede:

„Anders als bei den Wagenrennen und anders als bei den Sportwagen müssen beim Motorradsport immer wieder von neuem deutsche Fahrer und deutsche Maschinen erbittert um die vordersten Plätze kämpfen. Immer wieder müssen deutsche Konstrukteure neue Wege für die deutsche Entwicklung finden."

Und in seiner Schlußrede, in der er vorbehaltlos die italienischen Leistungen bewunderte, findet sich der Satz:

„Ich richte den Appell an die deutsche Industrie, die Entwicklung der deutschen Rennmaschine scharf im Auge zu behalten. Ich weiß, was heute an die deutsche Industrie für Anforderungen gestellt werden. Es macht mir Freude, von den einzelnen Werken zu hören, was immer sie planen. Und ich wünsche, daß diese Pläne auch verwirklicht werden."

So war eigentlich der Ausgang des Großen Preises von Deutschland keine persönliche Frage, sondern eine technische. Faßt man sie aber einmal allein von der persönlichen Seite her, so ergibt sich von neuem die zuverlässige und große Bewährung Ewald Kluges. Er ist nicht um einen Deut in seinen Leistungen zurückgegangen, hat vielmehr auch hier wieder eine Steigerung seines Könnens gezeigt, die wir bewundern müssen.

Als er, ermüdet von der großen Anstrengung, aber keineswegs verstimmt oder gar hoffnungslos, sein Rad an die Boxe schob, beschäftigten ihn schon die Gedanken an die noch ausstehenden Großen Preise, an die kommende Neukonstruktion seines Werkes und an die Punkte, die zur Sicherung seines neuen Titels als Europameister noch zu gewinnen wären.

Ewald ahnte damals noch nicht, daß er schon Europameister war, dazu auch deutscher Straßenmeister und außerdem Erster im Gesamtklassement, wieder: Meister der Meister. Der Krieg setzte hinter das Rennen zu Hohenstein den Schlußpunkt für die Rennzeit 1939. Und als nun die zuständigen Stellen die Punkte ausrechneten, ergab sich die große Überlegenheit des ersten Fahrers der Auto-Union-DKW-Werke.

Zum vierten Male hintereinander deutscher Straßenmeister!

Zum zweiten Male Europameister!

Zum zweiten Male „Meister der Meister“, also Inhaber der höchsten Punktzahl unter den drei Klassen-Weltmeistern für Motorräder.

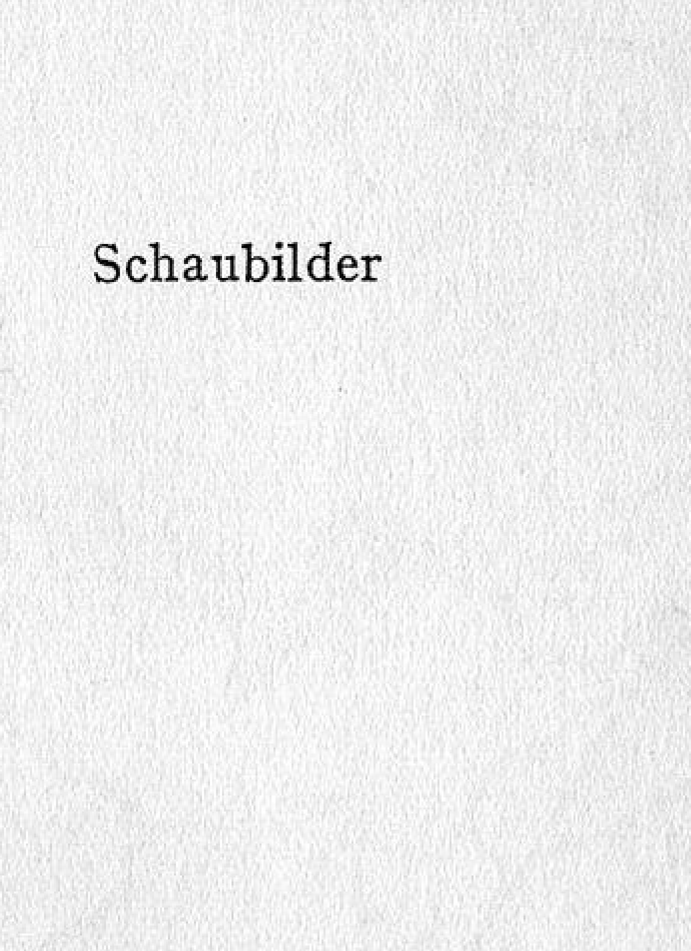
Viermal Erster und zweimal Zweiter in sechs Läufen: das ist das großartige Ergebnis des Rennjahres 1939.

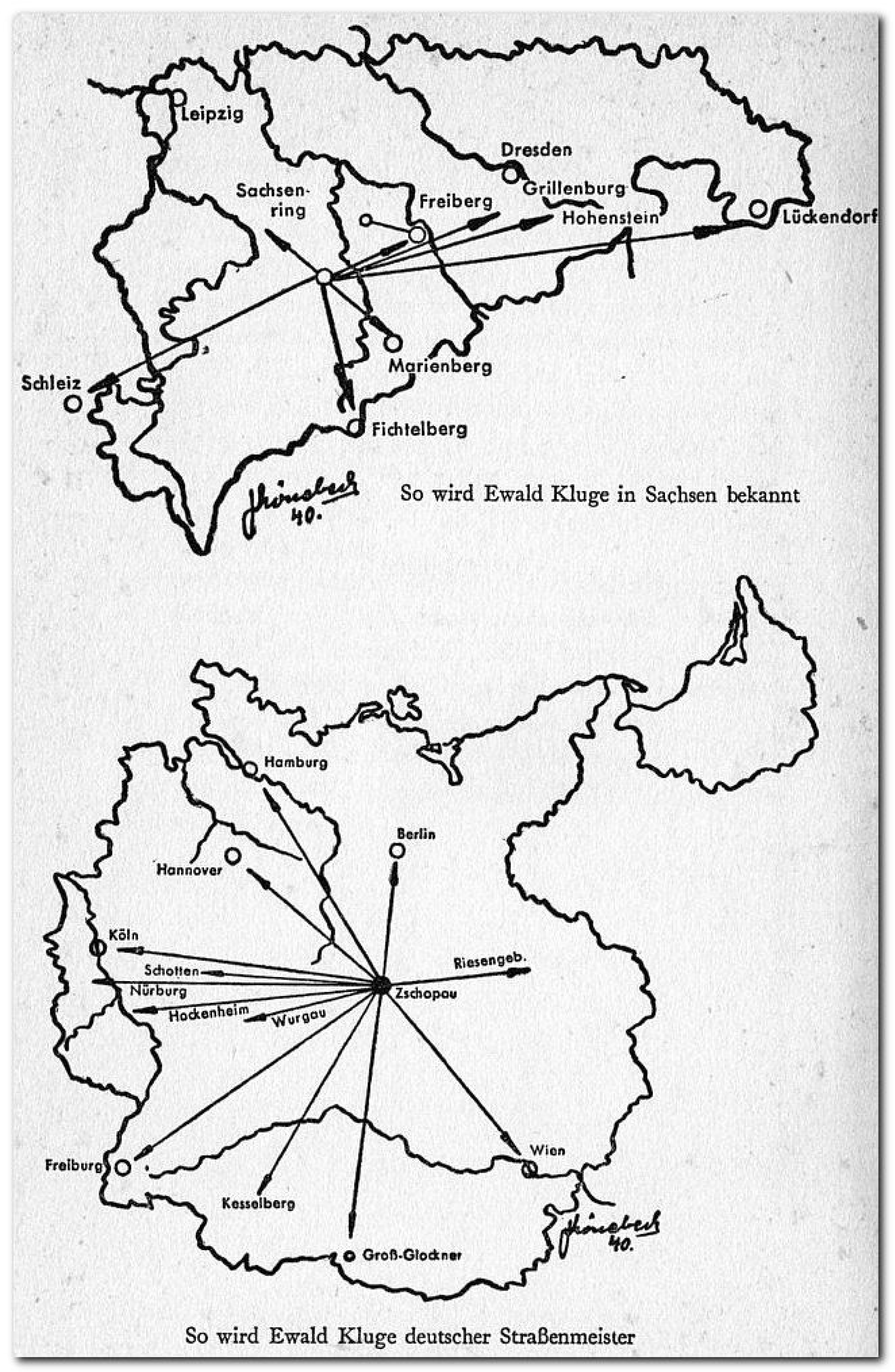
Gewiß, wenn nach dem Willen des Führers der politische Friede erhalten worden wäre, dann hätte es noch drei Läufe um die Großen Preise gegeben. Zu ihnen aber wäre Kluge schon mit 27 Wertpunkten gekommen. Das bedeutet einen nicht mehr einzuholenden Meilenvorsprung.

Für Ewald Kluges persönliche Leistungen endete die Rennzeit 1939 mit einem stark betonten Ausrufezeichen, für die Entwicklung der Technik mit einem alle Möglichkeiten noch offenlassenden Fragezeichen.

Noch nie hat in der Welt und in der gesamten Geschichte des Motorsports ein Fahrer so große und sich so oft wiederholende Erfolge errungen wie Ewald Kluge!

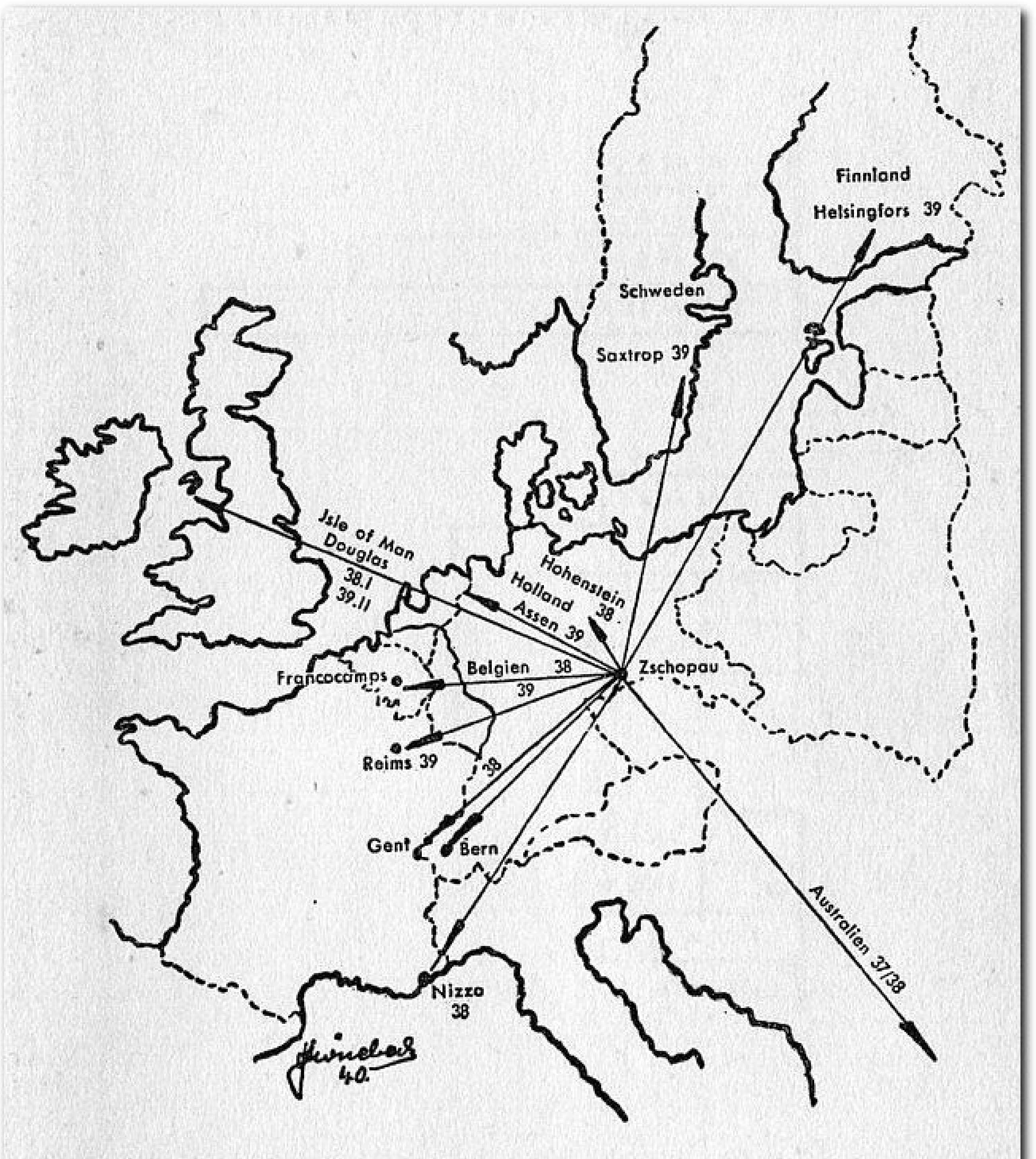
Schaubilder





So wird Ewald Kluge in Sachsen bekannt

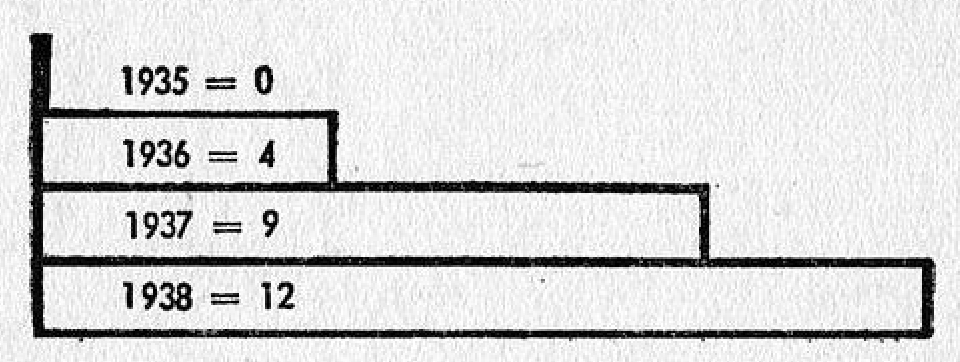
So wird Ewald Kluge deutscher Straßenmeister



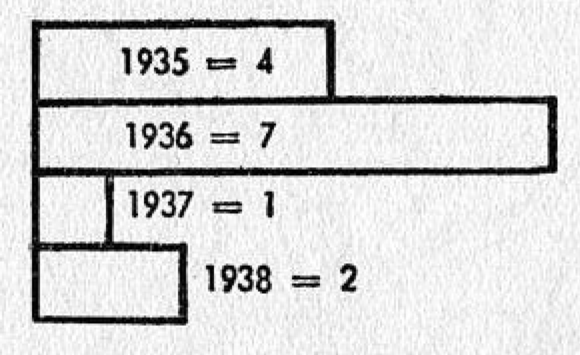
Rennen in aller Welt

Die Preise des Europameisters

1. Preise



2. Preise



3. Preise

